



UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR
Sede Ecuador

ÁREA DE GESTIÓN

MAESTRÍA EN DIRECCIÓN DE EMPRESAS

**PROPUESTA DE MEJORAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN DEL
SOAT (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO),
DEL ECUADOR**

DENNIE DE LOS ANGELES MORALES SANTANDER

2010

AUTORIZACIÓN

Al presentar esta tesis como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de magíster de la Universidad Andina Simón Bolívar, autorizo al centro de información o a la biblioteca de la universidad para que haga de esta tesis un documento disponible para su lectura según las normas de la universidad.

Estoy de acuerdo en que se realice cualquier copia de esta tesis dentro de las regulaciones de la universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial.

Sin perjuicio de ejercer mi derecho de autor, autorizo a la Universidad Andina Simón Bolívar la publicación de esta tesis o de parte de ella, por una sola vez dentro de los treinta meses después de su aprobación.

Dennie de los Ángeles Morales Santander

Marzo 2010



UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR
Sede Ecuador

ÁREA DE GESTIÓN
MAESTRÍA EN DIRECCIÓN DE EMPRESAS

**PROPUESTA DE MEJORAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN DEL
SOAT (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO),
DEL ECUADOR**

DENNIE DE LOS ÁNGELES MORALES SANTANDER

TUTOR: Econ. IVÁN VELÁSTEGUI

Quito, Marzo 2010

RESUMEN

La presente disertación tiene como objetivo establecer una Propuesta de Mejoramiento al Modelo de Gestión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, del Ecuador.

El primer capítulo menciona los conceptos generales del SOAT, beneficios, participantes, coberturas, exclusiones y normativas vigentes.

El segundo capítulo se centra en el Modelo de Operación del SOAT que se utiliza en el Ecuador y su problemática actual, estableciendo sus fortalezas y debilidades.

En el tercer capítulo se realiza un Análisis al Modelo de Gestión del SOAT en Colombia, con la finalidad de establecer semejanzas y diferencias con el Modelo SOAT de Ecuador.

En el cuarto capítulo se realiza la Propuesta del Modelo de Gestión deseado, en el cual se establece una matriz de funciones y responsabilidades para determinados Organismos de Control, con la finalidad de mejorar los procesos establecidos actualmente.

Por último, el quinto capítulo corresponde a las conclusiones y recomendaciones como resultado del estudio realizado.

DEDICATORIA

A Dios, a mis padres, hermanos y amigos, quienes de cerca y de lejos me brindaron su confianza y apoyo incondicional.

Dennie Morales Santander

AGRADECIMIENTO

Especiales agradecimientos al personal de la Superintendencia de Bancos y Seguros - Unidad SOAT, y al Lcdo. Guillermo Abad Gerente de la Fundación Justicia Vial, quienes con sus aportes me ayudaron en la elaboración de la presente investigación.

Dennie Morales Santander

ÍNDICE

AUTORIZACIÓN.....	2
RESUMEN	4
1 CONCEPTOS GENERALES.....	9
1.1 Introducción	¡Error! Marcador no definido.
1.2 El SOAT.....	12
1.2.1 Definción del SOAT	12
1.2.2 Beneficio para la Sociedad	14
1.2.3 Participantes.....	14
1.2.4 Cobertura.....	16
1.2.5 Exclusiones	17
1.2.6 Definición de FONSAT	18
1.2.7 Costos SOAT.....	19
1.2.8 Normativa General y Vigente.....	24
2 OLIGATORIEDAD DEL SEGURO - SOAT... ¡Error! Marcador no definido.	
2.1 Preocupación a nivel global	¡Error! Marcador no definido.
2.1.1 Los accidentes de Tránsito en el Ecuador.....	30
2.2 Modelo de Operación de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito	31
2.2.1 Operatividad del SOAT en el Ecuador	34
2.2.2 Resultado Técnico de la Compañías de Seguro en el ramo SOAT	38
2.2.3 Índices Financieros	43
2.2.4 Simulación de Tarifas 2008 y 2009 para un Utilidad Razonable del 5%	46
2.3 Clínicas y Hospitales	48
2.4. Fortalezas y Debilidades presentes en el modelo actual de gestión del SOAT	50

3	ANÁLISIS DEL MODELO DE GESTIÓN SOAT - COLOMBIA.....	52
3.1	Introducción	52
3.2	Participantes	52
3.3	Tarifas	54
3.3.1	Tarifas de servicios de salud	56
3.4	Sanciones por no tener el SOAT vigente	57
3.5	Coberturas	58
3.6	Información Financiera	59
3.6.1	Comportamiento de Primas, Siniestros y Aportes años 1998-2008	59
3.6.2	Resultado Técnico año 2008-2009	60
3.6.3	Comportamiento de la siniestralidad años 1998-2009	62
3.7	Semejanzas y Diferencias del Modelo SOAT Ecuador - Colombia.....	63
4	PROPUESTA DE MEJORAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN SOAT DEL ECUADOR	66
4.1	Introducción	66
4.1.1	Modelo Actual	68
4.1.2	Matriz de involucrados en la operatividad SOAT – Situación Actual	70
4.2	Indicadores de Gestión	74
4.3	Modelo de Gestión Propuesto	77
4.3.1	Matriz Propuesta	78
4.3.2	Modelo Propuesto – Situación Deseada	83
5	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	84
5.1	Conclusiones	84
5.2	Recomendaciones	86
	BIBLIOGRAFÍA	88

1 CONCEPTOS GENERALES

1.1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito a nivel mundial, están caracterizados como un problema de salud pública que genera grandes daños sociales y económicos, así lo menciona la Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial, en su Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.

Los costos de los traumatismos y discapacidades superan el costo de las defunciones en los accidentes de tránsito. Se estima que el costo anual de las heridas causadas por los accidentes de tránsito terrestres alcanza un valor equivalente al 1% del Producto Interno Bruto en los países de ingresos bajos como el Ecuador, y los costos económicos directos de las colisiones, volcamientos de vehículos y el atropellamiento de peatones, asciende a USD. 65,000.000, cifra que no incluye los costos sociales pues estos son incuantificables debido a que muchas víctimas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo.

Los “Costos de los choques en la vía pública”, por regiones ¹fueron estimados para el 1997 y se presentan a continuación:

¹ Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. Estimating global road fatalities. Crowthome, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445). Citado en el informe descrito en la Nota 4

Región	Costos Anuales de los choques en vía pública	
	% Del PIB	Valor Miles de Millones
África	1	3,7
América Latina	1	18,9
Asia	1	24,6
Europa Central	1,5	9,9
Oriente Medio	1,5	7,4
Países muy motorizados	2	453,3
Total		517,8

Jacobs 2000.

En consecuencia, los accidentes de tránsito significan el sacrificio de recursos muy cuantiosos.

Los Costos Sociales, es decir; las lesiones causadas por los accidentes de tránsito no solo afectan la economía de los países, pues sus efectos se extienden a los hogares y a las comunidades, por ejemplo, cuando se pierde la vida o la capacidad de quienes ganaban el sustento, y cuando se debe asumir el costo de atender a los familiares discapacitados. Lo anterior, sin considerar el sufrimiento de los familiares y amigos de los afectados.

Está demostrado a escala mundial que más de la mitad de las víctimas mortales del tránsito tienen entre 15 y 44 años y que el 73% son hombres. Es decir, la mayoría de las víctimas se encuentran en su etapa productiva y al morir o quedar discapacitadas, sus familias sufren pérdida de ingresos, situación que se agrava cuando son cabeza de familia.

La atención de un discapacitado exige a menudo que al menos uno de sus familiares se dedique a cuidarlo, sacrificando otras actividades. Tanto los supervivientes de accidentes de tránsito terrestre como sus familiares relataron

además inconformidad con los procedimientos penales, las reclamaciones a las aseguradoras y los procesos civiles.

Los accidentes de tránsito tienen un impacto mayor en la población pobre y vulnerable. La mayoría de las víctimas son personas pobres, carentes de apoyo para acceder a servicios médicos y para mantenerse en caso de incapacidades permanentes.

En muchos países en desarrollo, los accidentes de tránsito agravan la situación de pobreza de las familias por asumir los costos de la atención médica, la incapacidad o desaparición de las personas productivas y los costos de los funerales.

Las estadísticas revelan que la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito terrestre en los países pobres son peatones y ciclistas que no se benefician con las protecciones económicas propias de los conductores y ocupantes de los vehículos, es decir; hablamos de un problema de equidad que debe ser resuelto, ofreciendo el mismo grado de protección a todos los usuarios de la vía pública, evitando que la carga injusta de las lesiones y las muertes en accidentes de tránsito sigan afectando a las personas más pobres.

Por lo antes expuesto, como una manera de reducir dichos efectos, se crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), debido a que las víctimas de dichos accidentes tienen derecho a ser indemnizadas.

La operación de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito tiene un impacto potencial favorable en las víctimas ecuatorianas de accidentes de tránsito terrestre, que progresivamente verán desaparecer la barrera económica de acceso a los servicios de salud. Como se establece en la Ley Orgánica de Salud en su

artículo 186 que dice: Es obligación que todos los servicios de salud que tengan salas de emergencia, recibir y atender a los pacientes en estado de emergencia. Se prohíbe exigir al paciente o a las personas relacionadas un pago, compromiso económico o trámite administrativo, como condición previa a que la persona sea recibida, atendida y estabilizada en su salud. Una vez que el paciente haya superado la emergencia, el establecimiento de salud privado podrá exigir el pago de los servicios que recibió.

La implementación del SOAT y la adopción de un manual tarifario de obligatorio acatamiento por todas las instituciones de salud públicas y privadas en la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, se constituye en una oportunidad para contar con un mecanismo regulador que ayude a racionalizar los costos de la atención.

También permite adelantar acciones de prevención para disminuir en el mediano plazo la pérdida de la vida y la salud de las víctimas, así como; el desperdicio de recursos económicos de los hospitales, ya que éstos deberán acatarse a dicho manual sin excepción alguna, cobrando únicamente por los servicios atendidos como consecuencia del accidente de tránsito.

1.2. EL SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)

1.2.1. Definición del SOAT

Mediante Decreto Ejecutivo No. 809 del 19 de diciembre del 2007, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 243 del 2 de enero del 2008,

se expidió el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), previsto en la Ley de tránsito y Transporte Terrestres, se rige por normas del presente Reglamento. Por ser de carácter obligatorio, es de cobertura primaria y no excluye a ningún otro contrato de vehículos concertado libre y específicamente para cada vehículo a motor, ni podrá ser reemplazado por ningún otro tipo de contrato o seguro.

El SOAT, es un mecanismo de apoyo para la aplicación de una Política de Estado en materia de Salud Pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.²

El SOAT es un Sistema en el que participan actores públicos y privados. Entre los del sector público se encuentran: Ministerio de Salud Pública, Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, Consejo Nacional de Tránsito, Dirección Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Guayas, Superintendencia de Bancos y Seguros; y, entre los del sector privado: La Corporación de Aseguradoras del SOAT – CORPOSOAT, Asesores Productores de Seguros, Ajustadores de Siniestros, Asociación Nacional de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador, los cuales se han diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que

² www.soatecuador.info

reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.

El SOAT por legislación y regulación es un bien público puro, es decir; no permite exclusión y no permite rivalidad. No permite exclusión, porque no es posible excluir a nadie de disfrutar este bien por el pago de un precio, y no permite rivalidad ya que los beneficios son proporcionados a todos los usuarios.

A diferencia de los bienes privados donde se aplica la ley de quien no paga no consume, en general; los bienes públicos son disfrutados por todas las personas por igual, con independencia de lo que paguen por ellos.

1.2.2. Beneficio para la Sociedad

La existencia de un seguro de salud ante eventos de Accidentes de Tránsito, aumenta el bienestar para todos los individuos. Independientemente que tengan o no vehículo, en este sentido tienen garantizada la atención médica requerida. Esto es especialmente importante para las personas con menor capacidad adquisitiva, en razón que no tienen mayores instrumentos financieros.

1.2.3. Participantes

El SOAT lo conforman cinco participantes directos y dos indirectos, en el funcionamiento del seguro, tales como: Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Superintendencia de Bancos y Seguros, Ministerio de Gobierno y Policía, el FONSAT, sector asegurador privado y proveedores de

servicios de salud privados. Todos están involucrados en el SOAT y en garantizar los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito.

Las empresas de seguros que deseen operar en el ramo SOAT requieren de una autorización especial de la Superintendencia de Bancos y Seguros, y en la actualidad las aseguradoras autorizadas son:

1. AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
2. Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
3. Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S. A.
4. Cervantes S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
5. Colonial Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
6. Coopseguros del Ecuador S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
7. Interoceánica C. A. de Seguros y Reaseguros
8. Latin Seguros y Reaseguros C. A.
9. Seguros Constitución.
10. Olympus S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
11. Panamericana del Ecuador S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
12. Seguros Oriente S. A.
13. Seguros Rocafuerte S. A.
14. Seguros Sucre S. A.
15. Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
16. Vaz Seguros S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros

Adicionalmente la compañía de Reaseguros Universal S.A., cuenta con autorización para operar el ramo en el Ecuador.

1.2.4. Cobertura

El seguro garantiza cobertura para cada una de las personas involucradas en el accidente de tránsito: peatón, conductor, o pasajero sin discriminación de ninguna naturaleza.

En este tipo de seguro, no importan las circunstancias en las que ocurrió el accidente, quién fue el responsable, el estado del conductor, o si el vehículo estuvo con exceso de pasajeros, todos tienen el derecho a la cobertura.

Los límites y montos de responsabilidad del SOAT son los siguientes:

COBERTURA POR PERSONA	LIMITES
Muerte accidental sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente y a causa del mismo	USD. 5.000 por víctima
Discapacidad permanente total o parcial sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente	USD. 3.000 por víctima y por evento
Gastos médicos por accidente	USD. 2.500 por víctima y por evento
Gastos funerarios	USD. 400 por víctima
Gastos de transporte y movilización	USD. 50 por víctima y por evento

En todos los casos de accidentes de tránsito, las indemnizaciones no son acumulativas.

La indemnización por gastos médicos, gastos funerarios y movilización de víctimas no es deducible de las indemnizaciones por muerte o incapacidad permanente.

En el caso en el que los vehículos que participan en el accidente no hayan podido ser identificados o no dispongan del SOAT, el pago de las indemnizaciones correrá a cargo del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT).

1.2.5. Exclusiones

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito no cubre:

- Cuando se pruebe que el accidente no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor o remolque.
- Suicidio y las lesiones auto inferidas que sean comprobadas debidamente.
- Daños corporales causados por la participación del vehículo materia de esta póliza en carreras o en competencias deportivas autorizadas.
- Multas o fianzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo.
- Daños al propio vehículo o acoplado.
- Daños a vehículos remolcados o empujados.

- Daños a bienes transportados en el propio vehículo asegurado.
- Accidentes ocurridos como consecuencias de guerras, terrorismo y sabotaje; revoluciones, sismos y otras catástrofes naturales.
- Accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.
- Daños materiales a bienes de terceras personas.

1.2.6. Definición de FONSAT

El FONSAT es el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que garantiza la universalidad de la cobertura del SOAT. Este se hace responsable de las indemnizaciones y amparo para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos bajo las siguientes circunstancias:

- Víctimas de vehículos fantasmas
- Víctimas de vehículos asegurados pero que al momento del accidente no tenían contratado el seguro.³

Este sistema garantiza a los servicios de salud, públicos o privados, que alguien dentro del Sistema SOAT pagará por los servicios médicos que se brinden a las víctimas, ya que aquellas personas afectadas por algún vehículo asegurado, serán indemnizadas por el seguro de tal automotor y su aseguradora.

Las coberturas que garantiza el FONSAT son iguales a las de las empresas de seguros.

³ www.soatecuador.info

El FONSAT, para el cumplimiento de sus obligaciones, se financia con el 22% de las primas que recaudan las empresas de seguros, así como de las multas por contratación tardía del SOAT. De este 22% destina un 16.5% para el pago de indemnizaciones y el 5.5% restante lo utiliza para la implementación de planes, programas, proyectos, difusión, promoción y educación de la ciudadanía respecto del SOAT, así como de realizar campañas y proyectos relacionados con la prevención de accidentes, con énfasis en la educación vial. En el caso de las multas, destinará el 80% para el pago de indemnizaciones y el 20% para la promoción y difusión del SOAT y de actividades tendentes a disminuir los accidentes de tránsito y coadyuvar a mejorar el control de la circulación vehicular.

El FONSAT consta de un Directorio conformado por delegados del: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Gobierno y Policía, Unidad Técnica de Seguros de la Presidencia de la República.

1.2.7. Costos del SOAT

El SOAT tiene una tarifa uniforme y obligatoria, que fue incorporada en el Reglamento y aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros. Esta tarifa es uniforme, para todas las aseguradoras que emitan el seguro.

TARIFA PARTICULARES

CLASE	CILINDRAJE (cc)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Motocicletas	Menos de 100	21,96	6,19	28,15	1,63	29,78
	100 a 249	27,45	7,74	35,19	1,91	37,10
	Más de 249	33,72	9,51	43,23	2,23	45,46
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	43,13	12,17	55,30	2,71	58,01
	1500 a 2499	51,75	14,60	66,35	3,15	69,50
	Más de 2499	60,38	17,03	77,41	3,60	81,01
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	53,33	15,04	68,37	3,23	71,60
	1500 a 2499	61,95	17,47	79,42	3,68	83,10
	Más de 2499	69,79	19,69	89,48	4,08	93,56
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	23,52	6,64	30,16	1,71	31,87
	1500 a 2499	29,80	8,40	38,20	2,03	40,23
	Más de 2499	35,29	9,95	45,24	2,31	47,55
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	32,15	9,07	41,22	2,15	43,37
	1500 a 2499	37,64	10,62	48,26	2,43	50,69
	Más de 2499	42,35	11,94	54,29	2,67	56,96
Oficial especial	Menos de 1500	54,90	15,48	70,38	3,32	73,70
	1500 a 2499	69,79	19,69	89,48	4,08	93,56
	Más de 2499	83,90	23,67	107,57	4,80	112,37

	CAPACIDAD DE CARGA (TN)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT		OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Carga mixta	Menos de 5	47,84	13,49	61,33	2,95	64,28
	5 a 14,99	68,23	19,24	87,47	4,00	91,47
	Más de 14,99	90,18	25,44	115,62	5,12	120,74
	TIPO	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT		OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	68,19	19,23	87,42	4,00	91,42
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	61,37	17,31	78,68	3,65	82,33
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	54,55	15,39	69,94	3,30	73,24
Vehículos especiales		92,06	25,96	118,02	5,22	123,24

Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 809 de 19 de Diciembre de 2008 y publicado en Suplemento de Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008.

Tarifa aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008.

TARIFA PÚBLICOS

TIPO	MODAL	CILINDRAJE (cc)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	38,64	10,23	46,51	2,36	48,87
		1500 a 2499	48,68	12,93	58,75	2,85	61,60
		Más de 2499	60,72	16,16	73,44	3,44	76,88
Vehículos hasta 5 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	50,68	13,46	61,20	2,95	64,15
		1500 a 2499	60,72	16,16	73,44	3,44	76,88
		Más de 2499	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
Vehículos de 6 a 16 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	56,70	15,08	68,54	3,24	71,78
		2500 o más	75,77	20,19	91,79	4,17	95,96
Vehículos de 6 a 16 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
		2500 o más	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. De 0 a 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	56,70	15,08	68,54	3,24	71,78
		2500 o más	75,77	20,19	91,79	4,17	95,96
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. Más de 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
		2500 o más	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06
		CAPACIDAD DE PASAJEROS	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	PRIMA TOTAL
Busetas, buses y omnibuses	Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar intra/interprovincial	17 a 31	95,84	25,58	116,27	5,15	121,42
		32 o más	130,97	35,00	159,11	6,86	165,97

		CAPACIDAD DE CARGA	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	PRIMA TOTAL
Camiones, tractocamiones	Carga semipesada, pesada y extrapesada	Menos de 5	94,41	25,19	114,52	5,08	119,60
		5 a 14,99	109,32	29,20	132,71	5,81	138,52
		Más de 14,99	125,81	33,62	152,82	6,61	159,43
Busetas, buses, omnibuses y trolebuses	Servicio urbano escolar y urbano	Prima única	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06

Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 809 de 19 de Diciembre de 2008 y publicado en Suplemento de Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008.

Tarifa aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008.

1.2.8. Normativa General y Vigente

La Normativa del SOAT Vigente, se basa en las siguientes Leyes, manuales y reglamentos:

- Decreto Ejecutivo No. 809
- Reglamento Decreto Ejecutivo No. 1767 - SOAT
- Reformas al Reglamento SOAT No. 993 y No. 1274
- Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios de Salud Públicos y Privados
- Tarifas de Primas, Acuerdo Ministerial 423
- Tarifario de Prestaciones Médicas SOAT, Ministerio de Salud Pública

Además de las Leyes y Reglamentos específicos para el SOAT, es imprescindible mencionar los siguientes artículos vigentes que deben ser considerados para un eficiente manejo, control y funcionamiento de este sistema, y que constan en la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero y en la Constitución.

En el artículo 1 de la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero regula la creación, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las instituciones del sistema financiero privado, así como la organización y funciones

de la Superintendencia de Bancos, entidad encargada de la supervisión y control del sistema financiero, en todo lo cual se tiene presente la protección de los intereses y derechos de los usuarios.

La Constitución de la República del Ecuador dice:

Artículo 7.- Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características. Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

Artículo 11.- Los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía; y que el más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución.

Artículo 213.- Las superintendencias son organismos técnicos de vigilancia, auditoría, intervención y control de las actividades económicas, sociales y ambientales, y de los servicios que prestan las entidades públicas y privadas, con el propósito de que estas actividades y servicios se sujeten al ordenamiento jurídico y atiendan al interés general.

Artículo 308.- Las actividades financieras son un servicio de orden público; que el Estado fomentará el acceso a los servicios financieros y a la

democratización del crédito; y, que se prohíben las prácticas colusorias, el anatocismo y la usura.

2. OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO (SOAT)

2.1 Preocupación a nivel global

Según la Organización Panamericana de la Salud⁴ anualmente en el mundo mueren 1.2 millones de personas y más de 50 millones quedan heridas. Para el año 2020 se estima que habrá 2 millones de fallecidos, 85% de ellos en los países de bajos y medianos ingresos, mientras que los países de altos ingresos reducirán en un 30% las muertes. Como consecuencia de lo anterior, las muertes por accidentes de tránsito pasarán del 9no lugar actual, al 3ro como responsable de la carga mundial de enfermedad y lesiones.

Cuadro 1. Cambio de rango de las diez causas principales de la carga mundial de morbilidad según los AVAD perdidos			
1990		2020	
Rango	Enfermedades o traumatismos	Rango	Enfermedades o traumatismos
1	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedades diarreicas	2	Depresión unipolar grave
3	Trastornos perinatales	3	Traumatismos causados por el tránsito
4	Depresión unipolar grave	4	Trastornos cerebro vasculares
5	Cardiopatía isquémica	5	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6	Trastornos cerebro vasculares	6	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
7	Tuberculosis	7	Tuberculosis
8	Sarampión	8	Guerras
9	Traumatismos causados por el tránsito	9	Enfermedades diarreicas
10	Anomalías congénitas	10	VIH

⁴ Organización Panamericana de la Salud. Peña Manuel. Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. www.paho.org.

AVAD: años de vida ajustados en función de la discapacidad. Medición del desequilibrio en salud que combina información sobre el número de años perdidos por muerte prematura y la pérdida de salud por discapacidad.

En el continente americano anualmente mueren unas 130.000 personas y 1.200.000 resultan heridas, y debido a este alto volumen de lesiones y muertes provocadas por la circulación de vehículos automotores, se acepta que el fenómeno constituye un grave problema de salud pública.

Los organismos multilaterales han atacado el problema de diversas maneras: La Organización Mundial de la Salud en 1974, declaró que los accidentes de tránsito son un problema grave de salud pública. En el 2003, la ONU emitió la resolución 57/309 sobre seguridad vial. En el 2004 la Asamblea General de la ONU invitó a la OMS a coordinar los programas de seguridad Vial y la Organización Mundial de la Salud en conjunto con el Banco Mundial hicieron un llamado a los gobiernos para adoptar Políticas en favor de la seguridad y la Educación. Este problema ha sido enfrentado por los países sin mucho éxito y de diversas maneras: Prevención, mecanismos de asistencia a las víctimas - tales como los seguros obligatorios - y legislación en transportes y tránsito.

Según las estadísticas reveladas por la Organización Panamericana de Salud, en el 2002 se registraron 128.908 muertes en choques de tránsito en el continente⁵. Más del 76% de estas muertes, es decir; 98.213 casos ocurrieron en las carreteras de Estados Unidos, Brasil, México y Colombia, los países más poblados de la región.

⁵ <http://new.paho.org/ecu>

El costo de los traumatismos y las discapacidades superan por mucho el costo de las defunciones en accidentes de tránsito. Se estima que el costo anual de las heridas causadas por los accidentes de tránsito terrestre alcanza un valor equivalente al 1% del Producto Nacional Bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, como es el caso del Ecuador.

En este grupo de países los costos económicos directos de las colisiones, volcamiento de vehículos y el atropellamiento de peatones ascienden a unos USD. 65.000 millones, cifra que no incluye los costos sociales, pues son incuantificables debido que muchas víctimas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo.

Los “Costos de los choques en la vía pública”, por regiones ⁶ fueron estimados para el 1997 y se presentan a continuación:

Cuadro 2. Región	Costos Anuales de los choques en vía pública	
	% Del PIB	Valor Miles de Millones
África	1	3,7
América Latina	1	18,9
Asia	1	24,6
Europa Central	1,5	9,9
Oriente Medio	1,5	7,4
Países muy motorizados	2	453,3
Total		517,8

⁶ Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445).

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito no solo afectan la economía de los países, pues sus efectos se extienden a los hogares y a las comunidades, por ejemplo; cuando se pierde la vida o la capacidad de quienes ganaban el sustento, y cuando se debe asumir el costo de atender a los familiares discapacitados, sin considerar el sufrimiento de los familiares y amigos de los afectados.

Está demostrado a escala mundial, que más de la mitad de las víctimas mortales del tránsito tienen entre 15 y 44 años, y que el 73% son hombres. Es decir, la mayoría de las víctimas se encuentran en su etapa productiva y al morir o quedar discapacitadas, sus familias sufren pérdida de ingresos, situación que se agrava cuando son cabeza de familia.

2.1.1 Los Accidentes de Tránsito en el Ecuador

Al igual que en la mayoría de países de las Américas, en el Ecuador los accidentes de tránsito terrestre figuran dentro de las 10 principales causas de mortalidad. En el periodo 2008, constituyeron la 6ª causa de mortalidad, con una tasa de 4.5 muertes por cada 10.000 habitantes.

Cuadro 3. Principales causas de mortalidad en el Ecuador Periodo 2008				
Toda la población, todas las edades				
Orden de la causa	Causa	Cantidad	Tasa / 10. 000 H	%
1ª	Diabetes	3.510	5,8	25,4
2ª	Enfermedad cerebro vascular	3.408	5,7	24,7
3ª	Enfermedades hipertensivas	3.265	5,4	23,7
4ª	Influenza y neumonía	3.187	5,3	23,1
5ª	Enfermedad isquémica	2.760	4,6	20,0
6ª	Accidente tránsito terrestre	2.691	4,5	19,5
7ª	Homicidios	2.479	4,1	18,0
8ª	Insuficiencia cardíaca	2.317	3,9	16,8
9ª	Cirrosis	1.792	3,0	13,0
10ª	Enfermedades Sistema Urinario	1.761	2,9	12,8

Fuente: INEC, Anuario de Estadísticas Vitales: Nacimientos y Defunciones – INEC 2008

Otra de las preocupaciones es el crecimiento del parque automotor, debido a que el Ecuador ha experimentado un auge en la adquisición de vehículos de todas las clases, lo que genera mayor riesgo de sufrir un accidente de tránsito.

De 1964 al 2009, la población del Ecuador creció desde 5 a 13 millones de habitantes; mientras que el parque automotor creció de un poco menos de 40.000 a 1'042.321 vehículos. Mientras la población se multiplicó por 2.64, el parque vehicular lo hizo por 26.4.

2.2 Modelo de Operación de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito

Los seguros obligatorios de accidentes de tránsito amparan los riesgos de responsabilidad civil de los propietarios de vehículos, los cuales pueden producir dos clases de daños:

- Daños personales
- Daños materiales

A pesar de ser un claro ejemplo de los seguros de responsabilidad civil extracontractual, los seguros obligatorios de accidentes de tránsito tienen muchos elementos comunes con los seguros de personas, como son vida y salud.

No obstante, es muy común en la industria aseguradora latinoamericana encontrar que los seguros obligatorios de accidentes de tránsito hacen parte de los seguros patrimoniales, específicamente en la clase “automóviles”.

En el caso ecuatoriano, la regulación de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito tiene el esquema corporativo que es compatible con los parámetros internacionales, como se indicará a continuación:

Existen tres grandes ramos de seguros, atendiendo la clase de daño que protegen:

- Seguros patrimoniales, amparan los riesgos que puedan sufrir los bienes de propiedad de la empresa.
- Seguros personales, es un seguro sobre la vida de la persona que lo contrata, donde la compañía de seguros se compromete a pagar una suma de dinero a los beneficiarios de dicho seguro.
- Seguros de responsabilidad, consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro.

Como la industria aseguradora es totalmente regulada, las compañías aseguradoras soportan estrictas exigencias en materia de solvencia, patrimonio técnico y reservas técnicas. Para facilitar el control sobre el cumplimiento de dichas exigencias, los organismos reguladores frecuentemente exigen la total independencia administrativa y financiera entre los seguros personales y los seguros generales (responsabilidad y patrimoniales).

En el Ecuador existen compañías de seguros de vida, compañías de seguros generales y compañías que ofrecen ambas clases de seguros. Estas últimas tienen una completa separación contable y financiera de negocios. Este esquema no necesita ajustes de fondo para la entrada en operación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Es más, debe ser conservado por las siguientes razones:

- La formación de la prima de riesgo o prima pura, entendida como una función de la probabilidad de ocurrencia de los accidentes de tránsito y del costo de los daños que produce, se facilita con la participación de la máxima cantidad de compañías a la operación del SOAT, el cual debe ser un sistema de transferencia que contribuya con toda la sociedad a reducir los costos económicos adversos de los siniestros, al dispersar el costo de pérdidas predecibles.
- a. La operación del SOAT bajo un esquema de monopolio, es una amenaza para la sostenibilidad técnica y financiera del asegurador en el mediano

plazo, sobre todo por la frecuencia en que se presentan eventos catastróficos.

- La formación de la prima de inventario, la cual se calcula adicionándole a la prima pura los gastos de administración, es un problema de economía de escala y por tanto se ve favorecida si la compañía aseguradora ofrece otras clases de seguros. Es obvio que para que el Ecuador disponga de una prima de SOAT racional, debe cuidar el impacto de los gastos de administración. Si una compañía ofreciera únicamente el SOAT, que es un seguro de bajo costo, tendría problemas para disolver los gastos de administración fijos.
- La regulación del SOAT en Ecuador debe propiciar la formación de una prima comercial o neta (la cual se obtiene de adicionarle los gastos de colocación, recaudo y administración de siniestros) muy precisa.

Para el efecto, es conveniente tener en cuenta que el SOAT es un seguro obligatorio en todo el territorio nacional del Ecuador y que por ende requiere una red de comercialización de amplio cubrimiento, la cual debe estar conformada por el número máximo posible de compañías. Una red de alcance nacional para vender exclusivamente SOAT una vez al año es completamente insostenible ya que el parque automotor del Ecuador ronda el millón de autos.

2.2.1 Operatividad del SOAT en el Ecuador

Para hacer efectivo el amparo del SOAT, es importante conocer toda la información posible sobre el accidente y sus consecuencias, sean éstas lesiones de personas o fallecimientos. Toda fuente es válida para dar fe del evento, sea por intermedio de las autoridades policiales o de tránsito, de los servicios pre hospitalarios o de testigos del accidente.

El Reglamento del SOAT en su artículo 26 menciona: Cualquier persona podrá notificar a la Aseguradora o al FONSAT sobre la ocurrencia del accidente, dentro del plazo de 90 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso o de que hubiere llegado a su conocimiento. En caso de fallecimiento y para las coberturas de muerte y gastos funerarios, el plazo será de 180 días. Dicha notificación podrá ser por cualquier medio.

Es fundamental conocer la placa del vehículo causante del accidente para identificar a la aseguradora responsable de los pagos e indemnizaciones. Si se trata de un vehículo fantasma el responsable será el FONSAT, así como en los casos en que el vehículo no haya tenido un seguro vigente al momento del accidente.

Además el FONSAT es el encargado de la difusión, promoción y educación de la ciudadanía respecto del SOAT, así como de realizar campañas y proyectos relacionados con la prevención de accidentes, con énfasis en la educación vial.

El seguro SOAT no puede poner ninguna objeción para la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, ni aún en circunstancias graves como: conductor en estado etílico, vehículo en mal estado, culpa de la propia víctima en la ocurrencia del siniestro, etc. Para el SOAT no importan las circunstancias en cómo se ha dado el accidente, ni quien es el culpable del mismo, las víctimas

tienen el derecho de estar protegidas por el SOAT y los centros de salud a atenderlas, con la garantía que siempre habrá alguna institución sea una aseguradora o el FONSAT, que se hará cargo de los gastos, según los límites del seguro.

a. Atención médica:

Las víctimas de accidentes de tránsito solo tienen la obligación de si es factible, proporcionar toda la información disponible y relativa al evento ocurrido y sus datos personales.

Tienen el derecho de recibir por parte de los servicios de salud todas las prestaciones necesarias para proteger su vida y su salud, conforme lo determina el Ministerio de Salud Pública y el Estado, según varias disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias sobre el tema.

El servicio de salud notificará a la aseguradora o al FONSAT sobre la atención de las víctimas y a las autoridades policiales competentes (Policía Nacional de Tránsito)

Una vez que los afectados sean atendidos y dados de alta o transferidos, los servicios de salud procederán a documentar el reclamo para pedir el pago respectivo a la aseguradora que emitió el certificado de seguro para el vehículo causante del accidente, o al FONSAT si se tratase de un vehículo fantasma o que no tenía un seguro vigente al momento del percance. Este proceso se sujetará a lo dispuesto por el Ministerio de Salud Pública.

Luego del análisis de la documentación presentada por el servicio de salud, la aseguradora o el FONSAT procederá a cancelar los valores reclamados y

sustentados debidamente, en un plazo no mayor a 10 días desde la fecha de entrega de la documentación respectiva, sujeto al límite asegurado por el seguro.

El servicio de salud deberá proporcionar a la víctima un servicio integral, es decir; precautelar que la víctima o sus familiares no tengan que desembolsar recurso alguno para recibir las atenciones necesarias, sino que el propio servicio de salud entregue tales servicios para el pago posterior por parte de las aseguradoras o el FONSAT. Si esto no fue posible, aquellas personas que hayan tenido que pagar por alguna clase de servicios o medicamentos o insumos relacionados y necesitados para la atención de la víctima, también podrán solicitar el reembolso a las aseguradoras y al FONSAT, previa certificación del servicio de salud.

b. Fallecimiento:

Si el accidente ocurrido dentro del territorio nacional produce muerte de personas, los familiares o quien se sienta con el derecho de recibir la indemnización, podrán reclamar a la aseguradora del vehículo o al FONSAT el pago de la indemnización por muerte y gastos funerarios, para lo cual deberá realizar el siguiente procedimiento:

1. Deberá notificar el reclamo a la aseguradora o al FONSAT, según sea el caso.
2. Debe proceder a sustentar el reclamo con la siguiente información y documentación:
 - Certificado de la atención médica, expedido por el servicio de salud.
 - Partida de defunción de la víctima.
 - Certificado de la autopsia.

- Acta notarial o sentencia en la que se concede la posesión efectiva.
 - Copia de la o las cédulas de identidad de los reclamantes de la indemnización.
 - Facturas por los gastos funerarios incurridos.
3. Luego de la entrega de esta documentación, la aseguradora o el FONSAT procederá a analizarla y si todo está correcto, procederá a pagar las indemnizaciones en un plazo máximo de 10 días.
 4. En caso de varios beneficiarios, la indemnización por muerte se repartirá en partes iguales entre todos.
 5. El reembolso por los gastos funerarios se hará a nombre de la persona a la que se encuentren las facturas.

2.2.2 Resultado Técnico de las Compañías de Seguro en el ramo SOAT

Los recursos que han administrado las aseguradoras están siendo utilizados principalmente para el pago de las reclamaciones del seguro, para crear las reservas técnicas que la Superintendencia obliga al sector asegurador a establecer, a fin de proteger los intereses de los asegurados; en este caso los beneficiarios de siniestros ya ocurridos o por ocurrir.

Según la información reportada por las aseguradoras autorizadas para operar en este seguro, y que ha sido verificada por la Superintendencia de Bancos y Seguros, el resultado técnico y la utilidad neta obtenidos a Diciembre 2008 y 2009 es la siguiente:

RAMO SOAT
RESULTADO TECNICO
A DICIEMBRE 2008-2009

CUENTAS	2008	2009
100% PRIMAS PAGADAS POR EL ASEGURADO	83.462.253,85	55.026.313,82
22% Participación del FONSAT	(18.361.695,41)	(12.105.789,04)
PRIMA NETA RECIBIDA	65.100.558,44	42.920.524,78
Primas Cedidas	(38.417.007,17)	(28.089.418,15)
Reservas Técnicas de Primas (Riesgos en curso)	(5.562.922,20)	1.134.059,47
PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	21.120.629,07	15.965.166,10
Siniestros Pagados	(7.806.716,52)	(21.088.355,14)
Recuperación de Siniestros Cedidos	4.659.052,72	12.858.042,88
Reservas de Siniestros	(1.884.555,52)	(268.442,68)
COSTO DE SINIESTROS NETOS	(5.032.219,32)	(8.498.754,94)
COMISIONES PAGADAS A CORREDORES DE SEGUROS	(2.628.212,54)	(1.680.925,42)
COMISIONES RECIBIDAS POR CESIÓN DE REASEGUROS	10.598.715,92	8.359.498,59
Ajustes otras reservas (catastróficos)	(446.809,84)	(549.183,09)
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	23.612.103,29	13.595.801,24
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	(16.314.054,17)	(9.535.754,38)
RESULTADO TÉCNICO	7.298.049,12	4.060.046,86

Conforme a la información reportada por la Superintendencia de Bancos y Seguros, se procede a realizar una comparación de los balances de los periodos comprendidos a diciembre 2008 y 2009.

RAMO SOAT
RESULTADO TECNICO
A DICIEMBRE 2008-2009

CUENTAS	2008	% Diferencia 2008	2009	% Diferencia 2009	% Diferencia 2008 -2009
100% PRIMAS PAGADAS POR EL ASEGURADO	83.462.253,85		55.026.313,82		-34,07%
22% Participación del FONSAT	(18.361.695,41)		(12.105.789,04)		-34,07%
PRIMA NETA RECIBIDA	65.100.558,44	78,00%	42.920.524,78	78,00%	-34,07%
Primas Cedidas	(38.417.007,17)	59,01%	(28.089.418,15)	65,45%	-26,88%
Reservas Técnicas de Primas (Riesgos en curso)	(5.562.922,20)	8,55%	1.134.059,47	-2,64%	-120,39%
PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	21.120.629,07	32,44%	15.965.166,10	37,20%	-24,41%
Siniestros Pagados	(7.806.716,52)	11,99%	(21.088.355,14)	49,13%	170,13%
Recuperación de Siniestros Cedidos	4.659.052,72	59,68%	12.858.042,88	60,97%	175,98%
Reservas de Siniestros	(1.884.555,52)	8,92%	(268.442,68)	1,27%	-85,76%
COSTO DE SINIESTROS NETOS	(5.032.219,32)	64,46%	(8.498.754,94)	40,30%	68,89%
COMISIONES PAGADAS A CORREDORES DE SEGUROS	(2.628.212,54)	4,04%	(1.680.925,42)	3,92%	-36,04%
COMISIONES RECIBIDAS POR CESIÓN DE REASEGUROS	10.598.715,92	27,59%	8.359.498,59	29,76%	-21,13%
Ajustes otras reservas (catastróficos)	(446.809,84)	8,88%	(549.183,09)	6,46%	22,91%
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	23.612.103,29	36,27%	13.595.801,24	31,68%	-42,42%
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	(16.314.054,17)	25,06%	(9.535.754,38)	22,22%	-41,55%
RESULTADO TÉCNICO	7.298.049,12	11,21%	4.060.046,86	9,46%	-44,37%

Al analizar las cuentas más importantes del Resultado Técnico, encontramos la siguiente información:

La cuenta Primas Pagadas por el Asegurado corresponde al 100% del costo que paga el dueño del vehículo por el seguro de accidentes de tránsito, el mismo que como podemos observar ha disminuido en un 34.07% en el año 2009 con respecto al año anterior. En este rubro debemos considerar que desde para el año 2009 se realizó un ajuste en la tarifa del seguro, el mismo que consistía en una reducción del 30% de esta tarifa, además de que en este año se obtuvo una reducción del 14% de los certificados emitidos.

Las Primas Cedidas corresponden a los valores que como su nombre lo indica, cedemos a los Reaseguradores en un determinado porcentaje con relación a la Prima Neta, el mismo que para el año 2008 fue del 59.01% y para el año 2009 es del 65.45%, es decir; ha existido un incremento en la cesión de primas del 26.88% para el año 2009.

Las Reservas Técnicas corresponden en el 2009 al -2.64% con relación al 100% de la prima neta recibida, ya que este rubro corresponde a las primas no devengadas del seguro, debido a que éste es contratado por un año calendario y cobrado antes de su término. Este valor es considerado para proteger probables siniestros que afecten a las pólizas vigentes.

La cuenta Prima Neta Retenida corresponde al riesgo que efectivamente asume la compañía de seguros del 100% del seguro, que para el año 2008 fueron del 32.44% y para el 2009 del 37.20%.

Para obtener una visión global de los Ingresos, se hace indispensable considerar aquellos rubros de gastos generados por la propia operación del negocio, que de una u otra manera disminuyen los ingresos generados.

En el caso de las compañías de seguros, hablamos de los rubros generados por el Pago de Siniestros, que son valores que corresponden al 100% de los reclamos cancelados a clientes, los mismos que para el año 2008 fueron del 11.99%, presentando un incremento para el año 2009 del 170.13%; en el cual debemos considerar que al iniciar operaciones en el 2008, muchos casos han sido pagados en el año 2009.

Los Siniestros Recuperados de los Reaseguradores, son valores que recibimos por parte de los Reaseguradores por concepto de primas cedidas, es decir; así como cedemos primas, también recibimos de lo cedido los pagos que hemos realizado, por lo que en el año 2009 tenemos un incremento del 175.98% en cuanto a valores recuperados de los Reaseguradores.

Las Reservas de Siniestros corresponden a aquellos reclamos generados dentro de un mes determinado que no han podido ser pagados, ya sea por falta de documentos o porque el tratamiento médico no ha sido concluido. En este rubro para el año 2009 observamos una disminución con relación al 2008 del 85.76%.

Los Siniestros Incurridos Netos no son más que el resultado matemático de los Siniestros pagados más Siniestros Recuperados de los Reaseguradores, menos las Reservas de Siniestros.

Las Comisiones Pagadas a los Corredores de Seguros casi se ha mantenido, ya que en el año 2008 fue del 4.04% y para el 2009 es del 3.92%.

Las Comisiones Recibidas de los Reaseguradores ha tenido un incremento del 29.76% para el año 2009, incremento que se debe principalmente por el incremento en la cesión de primas que se ha generado en este año.

El Margen de Contribución presenta una leve disminución para el año 2009 de 9.46% con relación al año 2008, debido principalmente a la disminución de la Prima Retenida y al incremento en el Costo de los Siniestros Netos.

En el rubro de Gastos Administrativos encontramos una disminución mínima del 2.84% para el año 2009.

En cuanto al Resultado Técnico o Utilidad del Ejercicio, podemos mencionar que para Diciembre 2009 se presenta una disminución del 44.37% con respecto al año 2008, lo que se pensaría seguirá disminuyendo por la rebaja en la tarifa que la mencionamos en párrafos anteriores.

2.2.3 INDICES FINANCIEROS

La evaluación de esta sección corresponde a: La situación actual de la empresa, revisión de sus balances y desempeño. A continuación revisamos el cuadro de índices financieros más relevantes sobre los que obtenemos los siguientes resultados:

INDICES RELEVANTES	A DICIEMBRE		
	2008	2009	Puntos Porcentuales
Siniestros Incurridos Netos/Primas Ganadas Netas	24%	53%	29
Margen Bruto/Primas Ganadas Netas	76%	47%	-29
Costo Neto/Margen Bruto	0,36	0,16	Más bajo mejor
Gastos Administrativos/Margen Bruto	1,01	1,28	Más bajo mejor
Gastos Administrativos/Primas Ganadas Netas	77%	60%	Más bajo mejor

El índice de Siniestros Incurridos Netos / Primas Ganadas Netas para el año 2009 presentan un incremento de 29 puntos porcentuales con relación al año 2008 (de 24% a 53%), es decir; que se destinó más prima para el pago de siniestros. Esto se debe a que en el año 2009 se ha realizado mayores pagos de siniestros no sólo del año en curso sino de siniestros correspondientes al año 2008.

En el año 2009 el Margen Bruto / Primas Ganadas Netas, obtuvo una disminución de 29 puntos porcentuales con relación a lo obtenido en el 2008, es decir; bajó del 76% al 47%, lo que nos indica que por cada dólar de primas ganadas netas se obtuvo un 47% de Utilidad Operacional o Margen Bruto, un porcentaje mucho más bajo que el año 2008.

El Costo Neto / Margen Bruto, presenta una disminución del 0.36 al 0.16, que representa cuánto de mi Utilidad Operacional o Margen Bruto se ha destinado para el pago de mi Costo Neto y mientras más bajo es mejor, ya que se destina menos valor para el año 2009 que para el año anterior.

Los Gastos Administrativos / Margen Bruto, para el año 2009 obtienen un incremento representativo del 1.01 al 1.28, ya que nos presenta cuánto de nuestra Utilidad Operacional o Margen Bruto destinamos para el pago de los Gastos Administrativos y que mientras más bajo es mejor.

De los Gastos Administrativos / Primas Ganadas Netas, se obtuvo una disminución de 17 puntos porcentuales para el año 2009 con relación al año anterior, ya que utilizamos menos primas ganadas netas para el pago de gastos de administración, que mientras más bajo es mejor.

2.2.4 Simulación de Tarifas 2008 y 2009, para una Utilidad Razonable del 5%

INGRESOS	2008		Utilidad razonable del 5% - Año 2008		2009		Utilidad razonable del 5% - Año 2009	
100% PRIMAS PAGADAS POR EL ASEGURADO	83.462.253,85	100,00%	66.890.000,00	100,00%	55.026.313,82	100,00%	45.820.000,00	100,00%
22% Participación del FONSAT	(18.361.695,41)	22,00%	(14.715.800,00)	22,00%	(12.105.789,04)	22,00%	(10.080.400,00)	22,00%
PRIMA NETA RECIBIDA	65.100.558,44	78,00%	52.174.200,00	78,00%	42.920.524,78	78,00%	35.739.600,00	78,00%
Primas Cedidas	(38.417.007,17)	59,01%	(30.788.931,21)	59,01%	(28.089.418,15)	65,45%	(23.389.848,42)	65,45%
Reservas Técnicas de Primas (Riesgos en curso)	(5.562.922,20)	8,55%	(4.458.349,09)	8,55%	1.134.059,47	-2,64%	944.322,84	-2,64%
PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	21.120.629,07	32,44%	16.926.919,70	32,44%	15.965.166,10	37,20%	13.294.074,41	37,20%
COSTOS VARIABLES								
Siniestros Pagados	(7.806.716,52)	11,99%	(6.256.615,90)	11,99%	(21.088.355,14)	49,13%	(17.560.115,61)	49,13%
Recuperación de Siniestros Cedidos	4.659.052,72	59,68%	3.733.951,82	59,68%	12.858.042,88	60,97%	10.706.796,15	60,97%
Reservas de Siniestros	(1.884.555,52)	24,14%	(1.510.358,42)	24,14%	(268.442,68)	1,27%	(223.530,21)	1,27%
COSTO DE SINIESTROS NETOS	(5.032.219,32)	64,46%	(4.033.022,50)	64,46%	(8.498.754,94)	40,30%	(7.076.849,68)	40,30%
COMISIONES PAGADAS A CORREDORES DE SEGUROS	(2.628.212,54)	4,04%	(2.106.355,00)	4,04%	(1.680.925,42)	3,92%	(1.399.694,03)	3,92%
COMISIONES RECIBIDAS POR CESIÓN DE REASEGUROS	10.598.715,92	27,59%	8.494.236,26	27,59%	8.359.498,59	29,76%	6.960.891,96	29,76%
Ajustes otras reservas (catastróficos)	(446.809,84)	8,88%	(358.091,34)	8,88%	(549.183,09)	6,46%	(457.300,65)	6,46%
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	23.612.103,29	36,27%	18.923.687,12	36,27%	13.595.801,24	31,68%	11.321.122,02	31,68%
COSTOS FIJOS								
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	(16.314.054,17)	25,06%	(16.314.054,17)	31,27%	(9.535.754,38)	22,22%	(9.535.754,38)	26,68%
RESULTADO TÉCNICO	7.298.049,12	11,21%	2.609.632,95	5,00%	4.060.046,86	9,46%	1.785.367,64	5,00%

Para realizar este análisis se ha considerado obtener una utilidad razonable del 5%, utilidad al que todas las compañías de seguros llegar conforme lo estipula la Ley. Se realizó la simulación de tarifas tanto para el año 2008 como para el año 2009, en la que los resultados son los siguientes:

Tarifa año 2008

Primas pagadas por el Asegurado	83.462.253,85
Número de certificados Emitidos	1.453.000
Tarifa promedio real por póliza	57,44

Tarifa año 2008 con utilidad razonable del 5%

Primas pagadas por el Asegurado	66.890.000,00
Número de certificados Emitidos	1.453.000
Tarifa promedio por póliza proyectada	46,04

Tarifa año 2009

Primas pagadas por el Asegurado	55.026.313,82
Número de certificados Emitidos	1.248.463
Tarifa promedio real por póliza	44,08

Tarifa año 2009 con utilidad razonable del 5%

Primas pagadas por el Asegurado	45.820.000,00
Número de certificados Emitidos	1.248.463
Tarifa promedio por póliza proyectada	36,70

	2008	2009
Tarifa promedio real por póliza	57,44	44,08
Tarifa promedio por póliza proyectada	46,04	36,70
Variación Tarifa	-20%	-17%

	2008	2009
Tarifa promedio real por póliza	57,44	44,08
Variación Tarifa	-23%	

Para el año 2008 y 2009 al considerar en la simulación una utilidad del 5%, obtendríamos una rebaja en la tarifa del 20% y del 17% respectivamente, motivo que justifica la reducción de tarifa realizada para el año 2009.

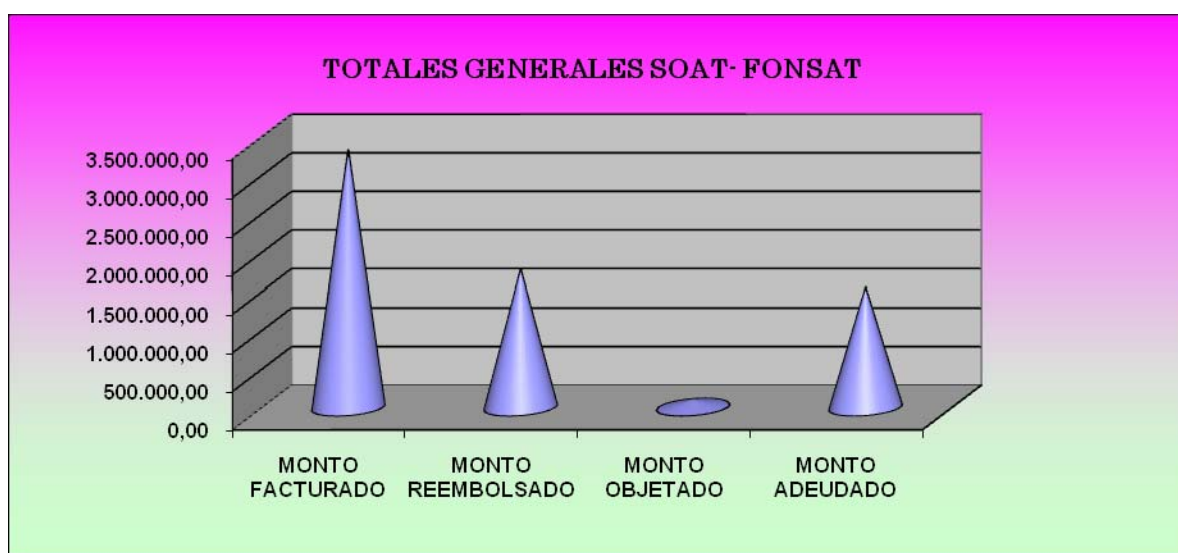
2.3 Clínicas y Hospitales

El año 2008 se cubrió a más de 7.000 personas entre conductores, pasajeros y peatones por lesiones causadas en accidentes de tránsito, incluyendo la muerte e invalidez.

Conforme al informe presentado por la Asociación de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador, en el año 2008 se atendieron un total de 7.146 pacientes, de los cuales 2.409 corresponden a pacientes del FONSAT y 4.737 a pacientes SOAT. Los valores generales de facturación fueron de USD. 3,326.574.82, desglosados de la siguiente manera:

VALORES GENERALES FACTURACION SOAT -FONSAT
PERIODO : Enero al 31 de Diciembre /2008

MONTO FACTURADO	3.326.574,82
MONTO REEMBOLSADO	1.778.945,17
MONTO OBJETADO	99.476,14
MONTO ADEUDADO	1.547.629,98



Fuente: Asociación de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador

Del monto facturado al FONSAT y a las Compañías de Seguro les corresponde 32.93% y el 67.07% respectivamente. Las Compañías de Seguros con mayor facturación fueron: Panamericana con el 19.71%, Sulamérica del Ecuador con el 13.25% y Latina Seguros con el 10.87%, así como se lo presenta en el siguiente cuadro.

VALORES FACTURADOS CLASIFICADOS POR CIA SEGUROS
(En Porcentajes)
Periodo : 01 de enero al 31 de diciembre 2008

ASEGURADORAS	MONTO FACTURADO- SOAT	%
AIG. METROPOLITANA	40.868,36	1,23%
ALIANZA SEGUROS	106.314,47	3,20%
CERVANTES	4.855,59	0,15%
COOPSEGUROS	86.809,08	2,61%
INTEROSEANICA	88.631,96	2,66%
LATINA SEGUROS	361.759,10	10,87%
MEMOSER	18.473,92	0,56%
PANAMERICANA	655.756,09	19,71%
SEGURO SUCRE	67.184,11	2,02%
SEGUROS BOLIVAR	21.250,88	0,64%
SEGUROS COLONIAL	260.345,38	7,83%
SEGUROS OLYMPUS	10.373,91	0,31%
SEGUROS ORIENTE	46.852,90	1,41%
SEGUROS ROCAFUERTE	704,97	0,02%
SULAMERICA DEL ECUADOR	440.699,57	13,25%
SWEDEN CIA	18.710,01	0,56%
VAZ SEGUROS	1.476,89	0,04%
FONSAT	1.095.507,67	32,93%
TOTAL ASEGURADORAS	3.326.574,86	100%

Fuente: Asociación de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador

Del monto facturado se tiene un valor adeudado tanto por el FONSAT como por las Compañías de Seguros de USD. 1.547.629.86, dentro del cual la Compañía de Seguros Panamericana tiene un porcentaje de endeudamiento del 38.54%, tal como se lo presenta en el siguiente cuadro:

VALORES ADEUDADOS CLASIFICADOS POR CIA. SEGUROS

(En Porcentajes)

Periodo : 01 de enero al 31 de diciembre 2008

ASEGURADORAS	DEUDA POR CIA SEGURO	%
AIG. METROPOLITANA	11.933,96	0,77%
ALIANZA SEGUROS	54.657,07	3,53%
CERVANTES	1.009,82	0,07%
COOPSEGUROS	29.275,79	1,89%
INTEROSEANICA	53.745,32	3,47%
LATINA SEGUROS	62.608,02	4,05%
MEMOSER	8.475,65	0,55%
PANAMERICANA	596.440,58	38,54%
SEGURO SUCRE	14.906,59	0,96%
SEGUROS BOLIVAR	14.369,95	0,93%
SEGUROS COLONIAL	72.740,87	4,70%
SEGUROS OLYMPUS	6.468,07	0,42%
SEGUROS ORIENTE	25.924,89	1,68%
SEGUROS ROCAFUERTE	704,97	0,05%
SULAMERICA DEL ECUADOR	107.182,22	6,93%
SWEDEN CIA	7.511,06	0,49%
VAZ SEGUROS	2.934,33	0,19%
FONSAT	476.740,70	30,80%
TOTAL ASEGURADORAS	1.547.629,86	100%

Fuente: Asociación de Clínicas y Hospitales Privadas del Ecuador

El monto objetado de USD. 99.476,14 corresponde a aquellos reclamos que no tienen cobertura y cuyos valores no los asumirá ni el SOAT (Compañías de Seguros) ni el FONSAT, es decir; estos valores los tendrá que asumir la clínica u hospital que realizó la atención.

2.4 Fortalezas y Debilidades presentes en el modelo actual de gestión del SOAT

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, se convirtió en un producto indispensable para proteger a las víctimas de una de las causas de muerte de más alta incidencia en el Ecuador, como son los accidentes de tránsito. Sin embargo, en los 2 primeros años de funcionamiento el SOAT todavía tiene algunos problemas internos de funcionamiento, control y operatividad, que lo enmarcamos en el siguiente cuadro en el que se muestra las Fortalezas y Debilidades que presenta el sistema actual.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> * Precio razonable para cualquier conductor * Todos los peatones, sin importar su status se encuentran cubiertos en caso de accidentes de tránsito * Se tiene cobertura a nivel nacional * Obligación en la atención a la víctima del accidente por parte de clínicas y hospitales públicos y privados 	<ul style="list-style-type: none"> * Falta de Publicidad para conocimiento del sistema SOAT (devolución de reclamos) * Demoras en los pagos a las víctimas de accidentes de tránsito * Demora en los pagos por parte de las compañías de seguros a clínicas y hospitales privados * Falta de puntos para indemnizaciones a nivel nacional en lugares estratégicos * No existe conformidad en el ajuste de los reclamos * Falta de control a las clínicas y hospitales que no reciben a las victimas * Coberturas demasiado bajas * No existe un sistema operativo, administrativo y logístico * Las tarifas medicas son demasiado bajas con relación al profesional involucrado * Información que tiene el publico referente las excesivas utilidades que tienen las compañías aseguradoras, a simple vista las únicas beneficiadas

ANÁLISIS DEL MODELO DE GESTIÓN SOAT - COLOMBIA

3.1. Introducción

Colombia no es ajena a la problemática mundial de Accidentes de tránsito, razón por la que se creó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito mediante la Ley 33 de 1986, que entró en operación en abril de 1988 con el fin de garantizar los recursos que faciliten la atención integral para las víctimas de accidentes de tránsito, de acuerdo con unas coberturas definidas. De este modo toda la sociedad Colombiana, tanto conductores, pasajeros o peatones se ven beneficiados con este seguro.

En vista de la importancia de este seguro en el país, la Federación de Aseguradores Colombianos - FASECOLDA, pone a su disposición la Cámara Técnica del SOAT que está enfocada a trabajar en todos los problemas relacionados con el tema, entre ellos el fraude y la evasión. Adicionalmente, aporta información, estadísticas, estudios e informes sobre el ramo.

3.2. Participantes

Los participantes principales del SOAT son: el Gobierno Nacional, Ministerio de la Protección Social, Policía, Ministerio de Transporte, Superintendencia Bancaria de Colombia, Fondo de Prevención Vial, Fondo de Solidaridad y Garantía – FOSYGA, FONSAT y el sector asegurador privado.

- a. Fondo de Prevención Vial.-** Fue creado en mayo de 1995, cumpliendo con lo dispuesto por la Ley 100 de 1993 y por el Decreto 1813 de 1994. Tiene como finalidad la realización conjunta con las entidades estatales de campañas y programas dirigidos a la prevención de la accidentalidad vial en el país y el apoyo a las tareas encaminadas a educar niños y adultos en la materia del tránsito y la seguridad vial. También, está enfocada en la capacitación de los conductores y en hacer más seguras las vías al igual que en mantener a los vehículos en buen estado de seguridad.
- b. Fondo de Solidaridad y Garantía – FOSYGA.-** Es una cuenta adscrita al Ministerio de la Protección Social manejada por encargo fiduciario, sin personería jurídica ni planta de personal propia. Se financia con una contribución equivalente al 50% del valor de la prima anual del SOAT, que se cobra en adición a ella.

El Fosyga tiene otras cuatro subcuentas entre las que figura la del seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito. El objetivo de esta subcuenta es garantizar la atención integral a las víctimas que han sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de accidentes de tránsito, eventos terroristas y catastróficos.

Las personas heridas durante un acto terrorista deben recibir atención en cualquier entidad de salud. No hay límite para el valor de la intervención. El usuario no paga ningún valor a la Institución Prestadora de Salud y ésta hace la reclamación ante Finsalud.

c. Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.- Es una cuenta especial de la Nación, con fines de interés público que sirve de apoyo a la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud. De la misma forma, sirve para el pago de siniestros no identificados.

Las compañías que se encuentran autorizadas para operar en el ramo SOAT son:

- Compañía Mundial de Seguros S.A.
- La Previsora S.A. Compañía de Seguros
- Liberty Seguros S.A.
- QBE Seguros S.A.
- Seguros Colpatria S.A.
- Seguros del Estado S.A.
- Seguros Generales Suramericana S.A.

3.3. Tarifas

En la actualidad, las tarifas vigentes corresponden a las definidas por la Superintendencia Bancaria de Colombia, las mismas que han sido fijadas en salarios mínimos legales diarios vigentes; de tal forma que se modifican cada vez que el Gobierno Nacional cambia estas cifras.

El momento de comprar el SOAT, quien adquiere la póliza, realizará el aporte descrito en la Ley 100 de 1993 que menciona: De la tarifa establecida por

la Superintendencia Bancaria de Colombia se agregará el 50% de aporte adicional para el Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA).

Es decir, un equivalente de 47% del total recaudado por la aseguradora, es destinado al Fondo de Solidaridad y Garantía - FOSYGA con el fin de prestarle atención a la población desplazada, eventos catastróficos, atentados terroristas y en aquellas ocasiones en que se presentan accidentes de tránsito, pero no se cuenta con un documento de SOAT válido. Otro 3% va al Fondo de Prevención Vial y otro 20% va al Fondo Obligatorio de Accidentes de Tránsito - FONSAT.

Lo anterior implica que los recursos que se recaudan se distribuyen de la siguiente manera:

SISTEMA DE TARIFICACION Y REPARTO DE RECURSOS SOAT

	Pesos
PRIMA EMITIDA	100
(+) 50% CONTRIBUCIÓN FOSYGA	50
PAGO PROPIETARIO	150

CONTRIBUCIONES	
3% FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (base prima emitida)	3
20% FONSAT (base prima emitida)	20
50% FOSYGA (% adicional a la prima emitida)	50

RESUMEN	Pesos	%
Gobierno	70	47%
Aseguradora	77	51%
Fondo de Prevención Vial	3	2%

3.3.1. Tarifas de Servicios de Salud

El Gobierno Nacional determina las tarifas a que deben sujetarse los establecimientos hospitalarios y clínicos del que trata el artículo 5 de la Ley 10 de 1990, en la prestación de atención médica, quirúrgica, farmacéutica y hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito.

En la actualidad las tarifas vigentes corresponden a las emitidas por el Ministerio de la Protección Social, mediante decreto No.2423 de 1996. Las tarifas fueron fijadas en salarios mínimos legales diarios vigentes, de modo que se modifiquen cada vez que el Gobierno Nacional varíe estas cifras y mantengan su poder adquisitivo en el tiempo.

Los establecimientos hospitalarios o clínicos que incumplan las obligaciones están sujetos a las siguientes sanciones, según la naturaleza y gravedad de la infracción:

- a) Multas en cuantía hasta de 300 SMLDV
- b) Intervención de las actividades administrativas y técnicas, por un término que no exceda de 6 meses.
- c) Suspensión o pérdida definitiva de la personería jurídica de las entidades privadas que presten servicios de salud.
- d) Suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud.

❖ **Sanciones Personales.-** Los representantes legales, administradores, funcionarios, empleados y en general, los responsables del incumplimiento en la atención obligatoria de víctimas en los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector de salud, serán sancionados con multas hasta por el equivalente a 300 salarios mínimos legales diarios vigentes, o incluso, con la cesación de su vínculo legal y reglamento o laboral y, en su caso, con la destitución.

3.4. Sanciones por no tener el SOAT vigente

Todos los propietarios de los vehículos deben tener el SOAT vigente. De no ser así, se aplicaría la “teoría de polizón” que menciona lo siguiente: Dado a que no todos los individuos perciben la misma utilidad del producto, algunos podrán decidir no comprar el seguro, pero si verse beneficiados en caso de accidente de tránsito. Para evitar este problema, en caso de ser sorprendidos sin SOAT, se impone una sanción equivalente a un salario mínimo legal mensual vigente de 496.900 pesos, en adición a la retención del vehículo. En caso de accidente de tránsito, el propietario del vehículo pagará todos los costos y gastos en que se incurra por la atención de las víctimas.

3.5. Coberturas

A continuación encontrará los beneficios que tiene derecho cada víctima de accidentes de tránsito, de acuerdo con la normativa vigente.

Cabe aclarar que las tarifas fueron fijadas en salarios mínimos legales diarios vigentes, de modo que se modifiquen cada vez que el Gobierno Nacional varíe estas cifras y mantengan su poder adquisitivo en el tiempo.

Cobertura	Cuantía	Valor 2009
Salario Mínimo Diario por año		16.563
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 500 SMLDV	8.281.667
Incapacidad Permanente[1]	Hasta 180 SMLDV	2.981.400
Muerte de la víctima[2]	600 SMLDV	9.938.000
Gastos Funerarios	Hasta 150 SMLDV	2.484.500
Gastos de transporte y movilización de las víctimas[3]	Hasta 10 SMLDV	165.633
<p>[1] Entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo.</p> <p>[2] Siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha del accidente.</p> <p>[3] El transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos se debe hacer preferiblemente en ambulancias o vehículos adecuadamente dotados para este tipo de servicios, garantizando la atención oportuna y efectiva de la víctima.</p>		

Cuando en un accidente participen diversos vehículos y entre ellos exista alguno no asegurado, o éste se dé a la fuga o tenga SOAT falso, se procederá de la misma forma que en el caso de los vehículos asegurados, pero la indemnización en este caso correrá por cuenta de FOSYGA.

3.6. INFORMACION FINANCIERA

3.6.1. Comportamiento de Primas, Siniestros y Aportes

Como podemos observar, las Primas emitidas que son el costo del amparo otorgado por la aseguradora por cada póliza expedida, presenta un crecimiento en estos diez años del 187.29%. Este incremento se debe principalmente a las variaciones que se ha tenido cada año en el costo del seguro, por los incrementos en el Salario Diario mínimo legal vigente y al crecimiento del parque automotor.

Los Siniestros Pagados son los valores netos de los siniestros pagados por las aseguradoras, los mismos que presentan un incremento de 107.4% en estos diez años.

Los Aportes entregados al Gobierno (Fosyga – Fonsat) y al Fondo de Prevención Vial, generan incrementos conforme existe incremento en las primas emitidas.

Primas, Siniestros y Aportes 1998-2008

Año	Primas Emitidas	Siniestros Pagados	50% Aportes Fosyga	20% Aportes Fonsat	3% Aportes FPV
1998	279.705,10	176.347,80	139.852,55	55.941,02	8.391,15
1999	282.384,80	175.780,60	141.192,40	56.476,96	8.471,54
2000	338.698,80	166.223,50	169.349,40	67.739,76	10.160,96
2001	375.471,90	182.669,10	187.735,95	75.094,38	11.264,16
2002	408.485,80	195.568,40	204.242,90	81.697,16	12.254,57
2003	430.263,90	223.807,10	215.131,95	86.052,78	12.907,92
2004	475.843,80	247.435,00	237.921,90	95.168,76	14.275,31
2005	545.071,20	264.005,00	272.535,60	109.014,24	16.352,14
2006	640.918,90	292.865,90	320.459,45	128.183,78	19.227,57
2007	720.735,80	348.788,70	360.367,90	144.147,16	21.622,07
2008	803.561,00	365.751,00	401.780,50	160.712,20	24.106,83

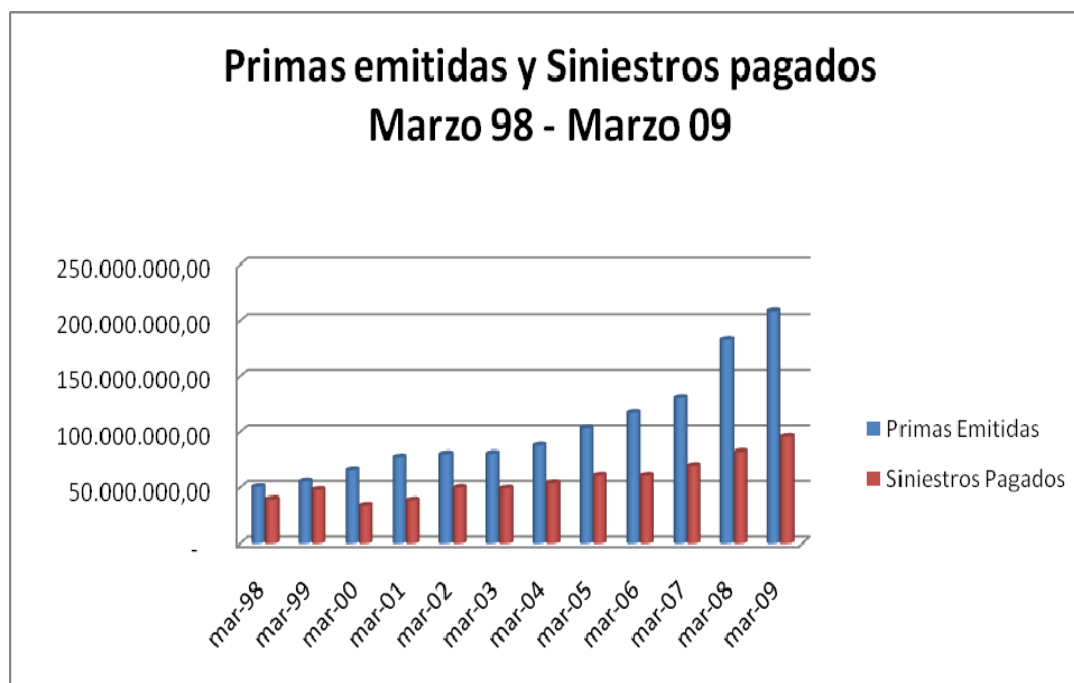
Cifras en millones de pesos constantes / Fuente: Cámara Técnica del Soat

3.6.2. Resultado Técnico

El Resultado Técnico es la utilidad operacional de la aseguradora que incluye todos los ingresos de seguros y reaseguros, menos los egresos de seguros y reaseguros menos las comisiones y los gastos generales. En el periodo de comparación marzo 2008 - marzo 2009, presenta una disminución de la pérdida operacional en un 28%, al igual que la siniestralidad cuya disminución es del 3.9%.

Resultados marzo 98 - marzo 2009

	mar-08	mar-09	Variación
Primas Emitidas	182.626.451,90	208.189.749,80	14,0%
Primas Devengadas Netas	131.239.307,30	156.685.286,00	19,4%
Siniestros Pagados	82.284.910,60	95.786.546,80	16,4%
Siniestros Incurridos	103.729.144,80	118.928.702,30	14,7%
Siniestralidad de Compañías	79,0%	75,9%	-3,9%
RESULTADO TÉCNICO NETO	-11.685.747,80	-8.414.588,70	-28,0%



Fuente: Cámara técnica del SOAT

3.6.3. Comportamiento de la siniestralidad

La cuenta siniestralidad cuenta compañía, es la porción de primas que la compañía destina al pago de siniestros incurridos; es decir, Siniestros Incurridos / Primas Devengadas.

Como podemos observar, la siniestralidad ha presentado incrementos y disminuciones a lo largo de los 11 años analizados, sin embargo; cabe mencionar que presenta una disminución en los dos últimos años, quedando para el 2009 en el 75.9%.



3.7. Semejanzas y Diferencias del Modelo Soat Ecuador – Colombia

El modelo de gestión y operación que el Ecuador utilizó para la implementación y puesta en marcha del SOAT fue el Colombiano, y como es de esperarse; estos modelos deben ser acoplados a las normativas legales del país en el que se está implementando, motivo por el cual presentamos las semejanzas y diferencias que tiene el Modelo Ecuatoriano con respecto al Colombiano.

SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS EN EL MODELO DE GESTION DEL SOAT ECUADOR – COLOMBIA

	SEMEJANZAS	DIFERENCIAS	OBSERVACIONES
Todo vehículo debe poseer SOAT para circular, sino serán sancionados	X		
La vigencia del seguro es de 1 año, excepto para los vehículos con matrículas extranjeras que lo harán durante el periodo de su estancia	X		
Sólo las entidades autorizadas Superintendencia de Bancos - Ecuador y Superintendencia Financiera de Colombia podrán emitir SOAT.	X		
Las entidades autorizadas no podrán negarse a expedir el SOAT, caso contrario serán sancionadas	X		
Tarifas de primas:			
Aprobadas por el organismo de Control	X		
Revisión anual		X	En Colombia las tarifas se fijan en base a salarios mínimos legales diarios vigentes. En el Ecuador no se menciona en base a qué se fija esta tarifa.
Se diferencian de acuerdo al tipo de vehículo	X		
Distribución de la prima:			
Contribución FONSAT 22% sobre prima cobrada		X	En Colombia la contribución al FONSAT es del 20% sobre prima emitida
Fondo de Prevención Vial 3% sobre prima emitida		X	En Ecuador no hay esta contribución, porque se encuentra dentro del % del FONSAT
Contribución FOSYGA 50% adicional a prima emitida		X	En Ecuador no hay esta contribución
Tarifas de prestaciones médicas y honorarios:			
Aprobadas por el organismo de Control de Salud	X		
Revisión anual		X	En Colombia las tarifas se fijan en base a salarios mínimos legales diarios vigentes. En el Ecuador no se menciona en base a qué se fija esta tarifa de prestaciones médicas. Los honorarios médicos se fijan en base a

	SEMEJANZAS	DIFERENCIAS	OBSERVACIONES
Los centros de salud públicos y privados que no presten atención médica serán sancionados	X		
Los pagos por la atención médica realizados por compañías de seguros y del FONSAT, se realizarán en un plazo de 30 días, caso contrario se cobrará una multa	X		
Los valores de exceso en atención médica urgente que no puedan ser recuperados, podrán deducirse del Impuesto a la renta		X	En Colombia no se menciona nada sobre este caso
Los valores de exceso en atención médica urgente, deberá ser cancelado por el asegurado	X		
Si no se tiene SOAT o el mismo no está vigente, en caso de accidente el dueño del vehículo pagará todos los costos y gastos que se incurran en la atención médica.		X	En el Ecuador se tiene sanción de tránsito, pero no en cuanto al pago de los gastos incurridos.

4 PROPUESTA DE MEJORAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN DEL SOAT DEL ECUADOR

4.1. Introducción

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT además de ser una Ley y un Reglamento, es un “derecho a la vida”. Recordemos que la protección del derecho a la salud recae sobre el Estado, que está obligado a garantizar a las víctimas de accidentes de tránsito, la prestación y continuidad de los servicios correspondientes, pues la interrupción de alguna fase en el tratamiento médico integral puede poner en gran peligro funciones vitales y empeorar la situación, con el riesgo de que resulte degradada aún más la calidad de vida del afectado.

Después de 2 años de funcionamiento surge la siguiente interrogante: ¿De qué realmente buscamos protegernos?

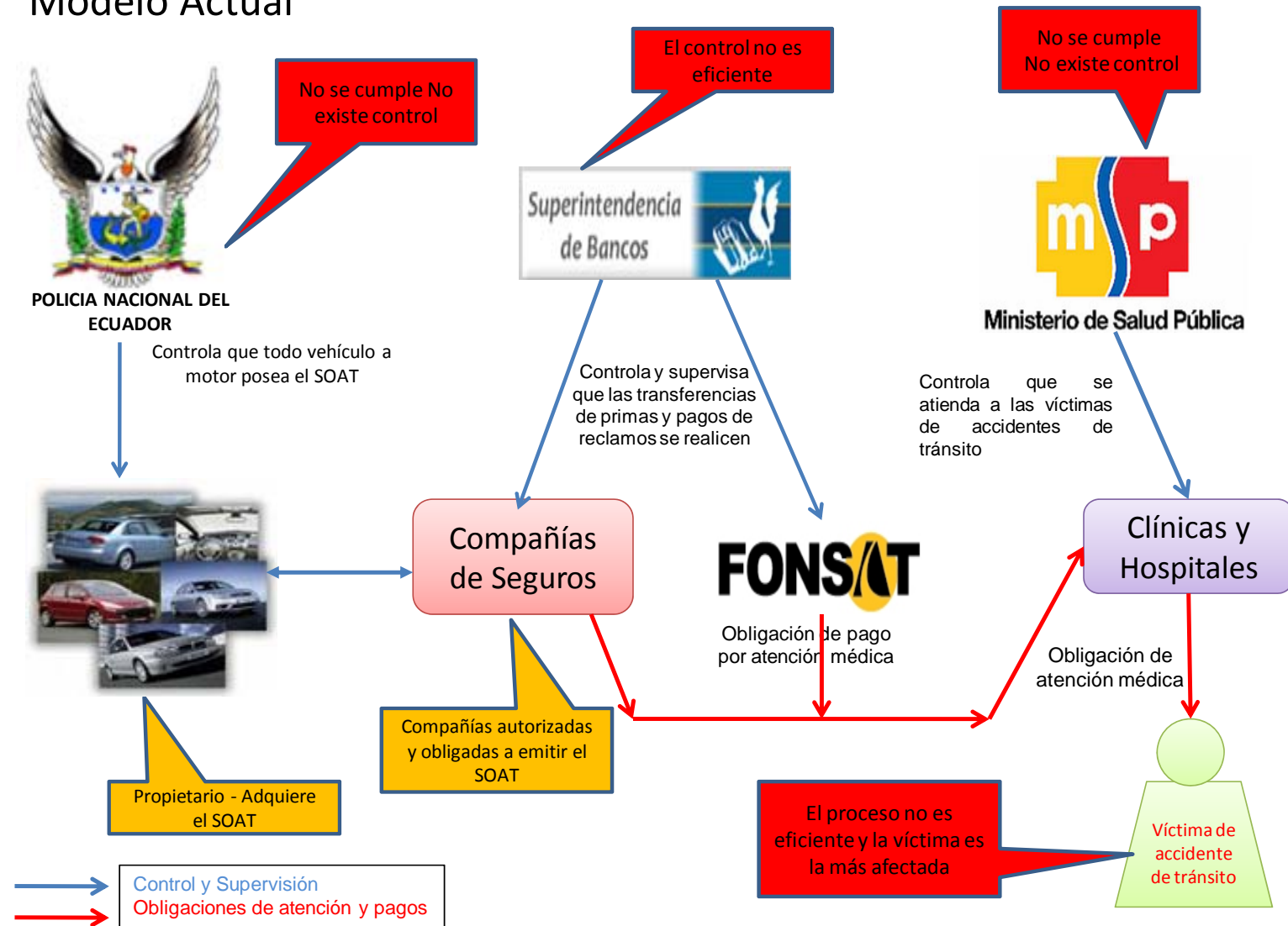
El seguro SOAT no protege contra el riesgo real, pues su participación ocurre en instancias posteriores a la ocurrencia del accidente de tránsito, por lo que resulta errado afirmar que con un seguro "se mejorará el comportamiento de los médicos" o "se sancionará a los médicos negligentes" o “se logrará reducir la frecuencia o severidad de las lesiones por accidentes de tránsito”, pues un seguro no es ni un instrumento de sanción ni uno de reducción de riesgo real.

Lo que necesitamos considerar como punto esencial, es que el SOAT protege a la persona usuaria de un servicio de salud y nuestro propósito es el de diseñar mecanismos que incrementen la seguridad de este usuario.

4.1.1. MODELO ACTUAL

El siguiente gráfico muestra claramente que el principal problema por el que atraviesa el SOAT en el Ecuador es el **control**, el mismo que lo realizan las entidades como Superintendencia de Bancos y Seguros y Ministerio de Salud, Organismos claves dentro del proceso.

Modelo Actual



La atención e indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito presentan problemas que no tienen una solución de manera eficiente tal como lo pudimos observar anteriormente, debido a que las compañías de seguros no cumplen con los plazos estipulados para el pago, y las clínicas y hospitales no cumplen con la atención respectiva a las víctimas de accidentes de tránsito.

Para establecer una visión global del proceso, hemos preparado una matriz de involucrados en la operatividad del SOAT, en la cual presentamos las actividades que debe realizar cada Institución conforme a Leyes y Reglamentos establecidos para este fin, cuál es el cumplimiento de esa actividad y cuál es la justificación del incumplimiento de la misma.

4.1.2 MATRIZ DE INVOLUCRADOS EN LA OPERATIVIDAD SOAT - SITUACION ACTUAL

BASE LEGAL	NORMA	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA	ACTIVIDAD ACTUAL	CUMPLIMIENTO	JUSTIFICACIÓN
Ley de Tránsito y Transporte Terrestre	Art. 140.- Creación Unidad SOAT	Superintendencia de Bancos y Seguros	Otorgar autorización legal a las Compañías de Seguros para operar en el ramo SOAT	SI	
			Aprobar el material de suscripción consistente en solicitud, póliza, certificado de seguro, aviso de siniestro.	SI	
			Supervisar que las Compañías de Seguros administren técnicamente y de manera eficiente sus recursos, y presenten una situación económica financiera solvente y estable.	PARCIAL	Los controles y seguimientos no son suficientes para hacer dicha evaluación, tienen como prioridad que la información para los balances llegue mensualmente.
			Llevar estadísticas de información de primas y siniestros, para efectuar la revisión de la prima a cobrar en las próximas vigencias	PARCIAL	Estas estadísticas no son suficientes para que se llegue a tomar una decisión en la que se involucra a la ciudadanía. Además que se debe analizar qué tipo de información es la que está llegando.
			Verificar la razonabilidad de las liquidaciones del 22% y los recargos del 15% sobre la prima destinados al FONSAT	PARCIAL	No se realiza ningún control o seguimiento para que se cumpla esta disposición.
			Expedir normativas para el cálculo y contabilización de cuentas del SOAT, y controlar que las Compañías de Seguro cumplan	SI	
			Verificar la razonabilidad de las liquidaciones del 22% y los recargos del 15% sobre la prima destinados al FONSAT	SI	
			Atiende consultas y reclamos relacionados con reembolsos de gastos médicos e indemnizaciones por muerte	PARCIAL	No todos los reclamos llegan a presentarse en la Superintendencia de Bancos, debido a que la ciudadanía no desea realizar trámites burocráticos y no posee un conocimiento suficiente del mismo.
			Regulación y supervisión al FONSAT	SI	
Reglamento SOAT	Título XV - Art. 38		La tarifa de primas será aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros, y tendrá el carácter de obligatoria y uniforme, y podrá ser revisada anualmente en función de las obligaciones cubiertas por el SOAT.	SI	

BASE LEGAL	NORMA	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA	ACTIVIDAD ACTUAL	CUMPLIMIENTO	JUSTIFICACIÓN
Reglamento SOAT	Título XIV - Art. 33	Compañías de Seguros	Las indemnizaciones por asistencia médica son pagadas por las aseguradoras o el FONSAT en un plazo de 30 días contados desde la presentación de la documentación completa.	PARCIAL	No todas las Compañías de Seguros y el FONSAT cumplen con el plazo estipulado para el pago a las clínicas u hospitales, y no existe sanción alguna para ello.
	Título XIV - Art. 34		En caso de demora en el pago de indemnizaciones, las empresas de seguros reconocen los reclamos con un recargo del 15% por mes o fracción del mes de retraso.	PARCIAL	No todas las Compañías de Seguros cumplen con el plazo estipulado y no hay sanción para quien lo incumpla.
	Disposiciones Generales – Segunda		Las empresas de seguros y el FONSAT reportan periódicamente a la Superintendencia de Bancos y Seguros, la información relacionada con la atención de reclamos del SOAT, así como la de los recursos transferidos por las empresas de seguros. Esta información es presentada periódicamente al público en general.	PARCIAL	Esta información no ha sido publicada por la Superintendencia de Bancos.
Reglamento SOAT	Título XV - Art. 37	Ministerio de Salud Pública	La tarifa de prestaciones médicas y de honorarios médicos aplicables en el SOAT serán autorizadas por el Ministerio de Salud Pública y tienen el carácter de uniformes, obligatorias y fijas. Podrán ser revisadas anualmente, pero en ningún caso en un periodo inferior a un año.	SI	
Reglamento SOAT	Título VI - Art. 14	Policía Nacional y Comisión de Tránsito del Guayas	Los vehículos a motor que no tuvieren contratado el SOAT, no podrán ser matriculados y en consecuencia no podrán circular hasta que obtengan la matrícula y el certificado de la póliza SOAT, que constituyen documentos habilitantes de circulación. En caso de vehículos a motor que presten el servicio de transporte público, la falta de contratación o renovación del SOAT conllevará además la suspensión del permiso o habilitación operacional respectiva.	PARCIAL	Existe únicamente el control por parte de la Policía cuando el vehículo es matriculado, pero no existe ningún control adicional para que se cumpla esta disposición. Además no existe ninguna sanción para los vehículos privados.

BASE LEGAL	NORMA	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA	ACTIVIDAD ACTUAL	CUMPLIMIENTO	JUSTIFICACIÓN
Reglamento SOAT	Título III - Art. 10	Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - FONSAT	Percibir el 22% de cada prima percibida por concepto de SOAT; valor que se transfiere mensualmente dentro de los 10 primeros días hábiles subsiguientes al cierre del mes. De este 22% se destina un 16.5% para el pago de indemnizaciones por siniestros de accidentes de tránsito y un 5.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como campañas para la promoción y difusión del SOAT.	PARCIAL	No todas las Compañías de Seguros cumplen con el plazo estipulado para la realización de las transferencias, y no existe sanción para ello. Además se necesita un control para fiscalizar si el dinero recibido por el FONSAT está siendo utilizado conforme lo estipula la ley.
	Título VII - Art. 18		Los valores recaudados en concepto de recargo por el retraso en la renovación del seguro de conformidad con lo dispuesto en el art. 223 de la Ley de Tránsito, son transferidos por las empresas de seguros al FONSAT, dentro de los 10 primeros días del mes subsiguiente en el que se efectuó la recaudación. El 80% de estos valores son para el pago de indemnizaciones y el 20% para la promoción y difusión del SOAT.	PARCIAL	No todas las Compañías de Seguros cumplen con el plazo estipulado para la realización de las transferencias, y se necesita un control para fiscalizar si el dinero recibido está siendo utilizado para los fines que se lo estipula en la ley.
	Disposiciones Generales – Segunda		Las empresas de seguros y el FONSAT reportan periódicamente a la Superintendencia de Bancos y Seguros, la información relacionada con la atención de reclamos del SOAT, así como la de los recursos transferidos por las empresas de seguros. Esta información es presentada periódicamente al público en general.	PARCIAL	Esta información no ha sido publicada por la Superintendencia de Bancos, pero el FONSAT en su página web posee la información actualizada.

BASE LEGAL	NORMA	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA	ACTIVIDAD ACTUAL	CUMPLIMIENTO	JUSTIFICACIÓN
Reglamento SOAT	Título X - Art. 24	Clínicas y Hospitales	Los profesionales médicos, las instituciones médicas u hospitalarias, públicas o privadas, previsionales o sociales, prestan asistencia médica a las víctimas de accidentes de tránsito; siendo sancionados los centros de salud que no prestaren dicha asistencia. Art. 186 y art. 247 de la Ley Orgánica de Salud.	PARCIAL	No existe un control adecuado para que se verifique si las clínicas u hospitales están cumpliendo con lo estipulado en la ley. Además no existe sanción alguna para los profesionales médicos que no presten la atención correspondiente.
	Título X - Art. 25		Las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados, no deben realizar trámite previo alguno ante las empresas de seguros o el FONSAT para acceder a la atención médica en los centros de salud públicos o privados que garantiza el SOAT.	PARCIAL	No existe un control y seguimiento de que ésta disposición se cumpla, sin embargo existe sanción conforme lo menciona el art. 186 de la Ley Orgánica de Salud.

4.2 INDICADORES DE GESTIÓN

Actualmente no existen indicadores de gestión que demuestren cómo se encuentra la operatividad del sistema SOAT en el Ecuador, únicamente contamos con información subjetiva e informal proporcionada por la ciudadanía y por su principal veedor Fundación Justicia Vial, quienes critican las demoras generadas en el pago de las indemnizaciones por parte de las compañías de seguros y los múltiples problemas para recibir atención médica por parte de las clínicas y hospitales privados el momento del accidente de tránsito.

De las estadísticas generadas por algunos organismos de control participantes en el proceso, se puede establecer los siguientes indicadores que nos ayudarán a demostrar la eficiencia o ineficiencia que tenemos en la operación del sistema SOAT.

▪ ESTADÍSTICAS

ESTADÍSTICAS - ENTIDAD EMISORA	Año 2008	Año 2009
Número real de víctimas indemnizadas (Cias. Seguros y FONSAT)	14.207	42.799
Número de víctimas registradas (Policía Nacional y CTG)	19.665	21.528
Número de vehículos matriculados (Policía Nacional y CTG)	1.099.889	1.060.000
Número de certificados SOAT emitidos (Superintendencia de Bancos)	1.453.000	1.248.463

▪ **INDICADORES DE EFICIENCIA EN EL PROCESO**

No.	INDICADORES	Año 2008	Año 2009
1	Número real de víctimas indemnizadas / Número de víctimas registradas	72%	199%
2	Número de certificados SOAT emitidos / Número de vehículos matriculados	132%	118%
3	Número de certificados SOAT emitidos 2009 / Número de certificados SOAT emitidos 2008	-14%	

- Número real de víctimas indemnizadas / Número de víctimas registradas.- Si analizamos fríamente los números, diríamos que el servicio que otorgan las compañías de seguros es eficiente, debido a que el indicador muestra que las compañías de seguros y el FONSAT han indemnizado en un 72% y en un 199% al total de víctimas de accidentes de tránsito presentados en los años 2008 y 2009 respectivamente, es decir que; las víctimas indemnizadas han superado al total de víctimas registradas. Este fenómeno se da debido a que la información de las víctimas registradas son aquellas que constan en los partes policiales emitidos por la Policía Nacional y la CTG, y hay casos que no constando en un parte policial, son denunciadas en la Fiscalía.
- Número de certificados SOAT emitidos / Número de vehículos matriculados.- Al analizar este indicador podríamos decir que el servicio ha sido eficiente, debido a que el número de certificados SOAT emitidos ha superado al número de vehículos matriculados en un 132% y 118% para los años 2008 y 2009 respectivamente; pero debemos considerar

que la información proporcionada por la Policía Nacional y la CTG en cuanto al número de vehículos matriculados no es la correcta, debido a que existen vehículos que no realizan el proceso de matriculación en el año correspondiente.

- Número de certificados SOAT emitidos 2009 / Número de certificados SOAT emitidos 2008.- La emisión del certificado SOAT es eficiente, la disminución en la emisión de los certificados SOAT del 14% para el año 2009 con respecto al año anterior es lo que realmente preocupa, debido a que los propietarios de vehículos a motor dejaron de adquirir el SOAT, porque el servicio que realizan las entidades de control tales como Policía Nacional y CTG, no está siendo eficiente con la revisión de este documento obligatorio y habilitante para la circulación.

4.3. MODELO DE GESTIÓN PROPUESTO

Una vez realizado el estudio del proceso de funcionamiento del SOAT y confirmar cuál es el papel que ejercen cada uno de sus involucrados, a continuación presentamos una matriz en la que se establece el nivel de gestión, control y supervisión que deben poseer los Organismos intervinientes dentro del proceso de adquisición, pagos e indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito.

4.3.1 MATRIZ PROPUESTA

BASE LEGAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA – ACTUAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - PROPUESTA	ACTIVIDAD ACTUAL	ACTIVIDAD PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
Reforma al Reglamento del SOAT	Superintendencia de Bancos y Seguros	Superintendencia de Bancos y Seguros	Supervisar que las Compañías de Seguros administren técnicamente y de manera eficiente sus recursos, y presenten una situación económica financiera solvente y estable.	Velar por el cumplimiento de lo que se estipula en la Ley.	Proporcionar información oportuna y verás para que las Compañías de Seguros realicen los correctivos necesarios.
			Llevar estadísticas de información de primas y siniestros, para efectuar la revisión de la prima a cobrar en las próximas vigencias	Elaborar estadísticas cuantitativas y cualitativas, entregadas por las Compañías de Seguros, FONSAT, Ministerio de Salud, Ministerio de Gobierno y Fundación Justicia Vial y COVIAL.	Integrar a todos los involucrados para contar con información real sobre los accidentes de tránsito, además de realizar los correctivos que deben efectuarse sobre los pagos y la atención que debe recibir la víctima del accidente.
	Compañías de Seguros y Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT		Las empresas de seguros y el FONSAT reportan periódicamente a la Superintendencia de Bancos y Seguros, la información relacionada con la atención de reclamos del SOAT, así como la de los recursos transferidos por las empresas de seguros. Esta información es presentada periódicamente al público en general.	Velar por el cumplimiento de lo que se estipula en la Ley.	
	Ministerio de Gobierno y Policía			Preparar y enviar mensualmente reportes con la información de accidentes de tránsito a nivel nacional y de vehículos que han sido sancionados por no contar con el documento del SOAT, habilitante para circular.	
	Ministerio de Salud Pública			Preparar y enviar mensualmente la información de atenciones realizadas por los profesionales médicos y por las clínicas y hospitales.	
-----	Fundación Justicia Vial y COVIAL			Informar y retroalimentar mensualmente mediante reportes, las quejas y reclamos emitidos por las víctimas de accidentes de tránsito, sean éstas para las Compañías de Seguros, FONSAT o prestadores de servicios hospitalarios.	

BASE LEGAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - ACTUAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - PROPUESTA	ACTIVIDAD ACTUAL	ACTIVIDAD PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
Reforma al Reglamento del SOAT	Superintendencia de Bancos y Seguros	Superintendencia de Bancos y Seguros	Verificar la razonabilidad de las liquidaciones del 22% y los recargos del 15% sobre la prima destinados al FONSAT	Controlar de forma mensual que los valores y plazos estipulados en el Reglamento se cumplan, mediante la emisión de un reporte que será enviado por las Compañías de Seguros y el FONSAT a la Superintendencia de Bancos, quienes realizarán la comprobación mediante este cruce de información. Quienes incumplan con el envío de la información serán sancionados.	Establecer que se da cumplimiento a lo estipulado en la Ley y que los fondos sean entregados oportunamente, con la finalidad de indemnizar inmediatamente a las víctimas de accidentes de tránsito y a las clínicas y hospitales prestadores del servicio.
	Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - FONSAT		Percibir el 22% de cada prima percibida por concepto de SOAT; valor que se transfiere mensualmente dentro de los 10 primeros días hábiles subsiguientes al cierre del mes. De este 22% se destina un 16.5% para el pago de indemnizaciones por siniestros de accidentes de tránsito y un 5.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como campañas para la promoción y difusión del SOAT.		
			Los valores recaudados en concepto de recargo por el retraso en la renovación del seguro de conformidad con lo dispuesto en el art. 223 de la Ley de Tránsito, son transferidos por las empresas de seguros al FONSAT, dentro de los 10 primeros días del mes subsiguiente en el que se efectuó la recaudación. El 80% de estos valores son para el pago de indemnizaciones y el 20% para la promoción y difusión del SOAT.		

BASE LEGAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - ACTUAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - PROPUESTA	ACTIVIDAD ACTUAL	ACTIVIDAD PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
Reformas a la Ley General de Seguros, para establecer sanciones y penalizaciones concretas	Compañías de Seguros	Superintendencia de Bancos y Seguros	Las indemnizaciones por asistencia médica son pagadas por las aseguradoras o el FONSAT en un plazo de 30 días contados desde la presentación de la documentación completa.	Velar por el cumplimiento de lo que se estipula en la Ley y aplicar una sanción que penalice el incumplimiento de las mismas	Establecer que se da cumplimiento a lo estipulado en la Ley y que los fondos sean entregados oportunamente, con la finalidad de indemnizar inmediatamente a las víctimas de accidentes de tránsito y a las clínicas y hospitales prestadores del servicio.
			En caso de demora en el pago de indemnizaciones, las empresas de seguros reconocen los reclamos con un recargo del 15% por mes o fracción del mes de retraso.		
-----	Superintendencia de Bancos y Seguros		Atiende consultas y reclamos relacionados con reembolsos de gastos médicos e indemnizaciones por muerte	Proporcionar un punto de información en su página web y en la Unidad del SOAT, para que las víctimas de accidentes de tránsito conozcan cuáles son los pasos que deben seguir si las compañías de seguros incumplen con el pago del reclamo presentado.	Conocimiento por parte de las víctimas de accidentes de tránsito sobre los trámites que deben realizar en caso de requerirlo.

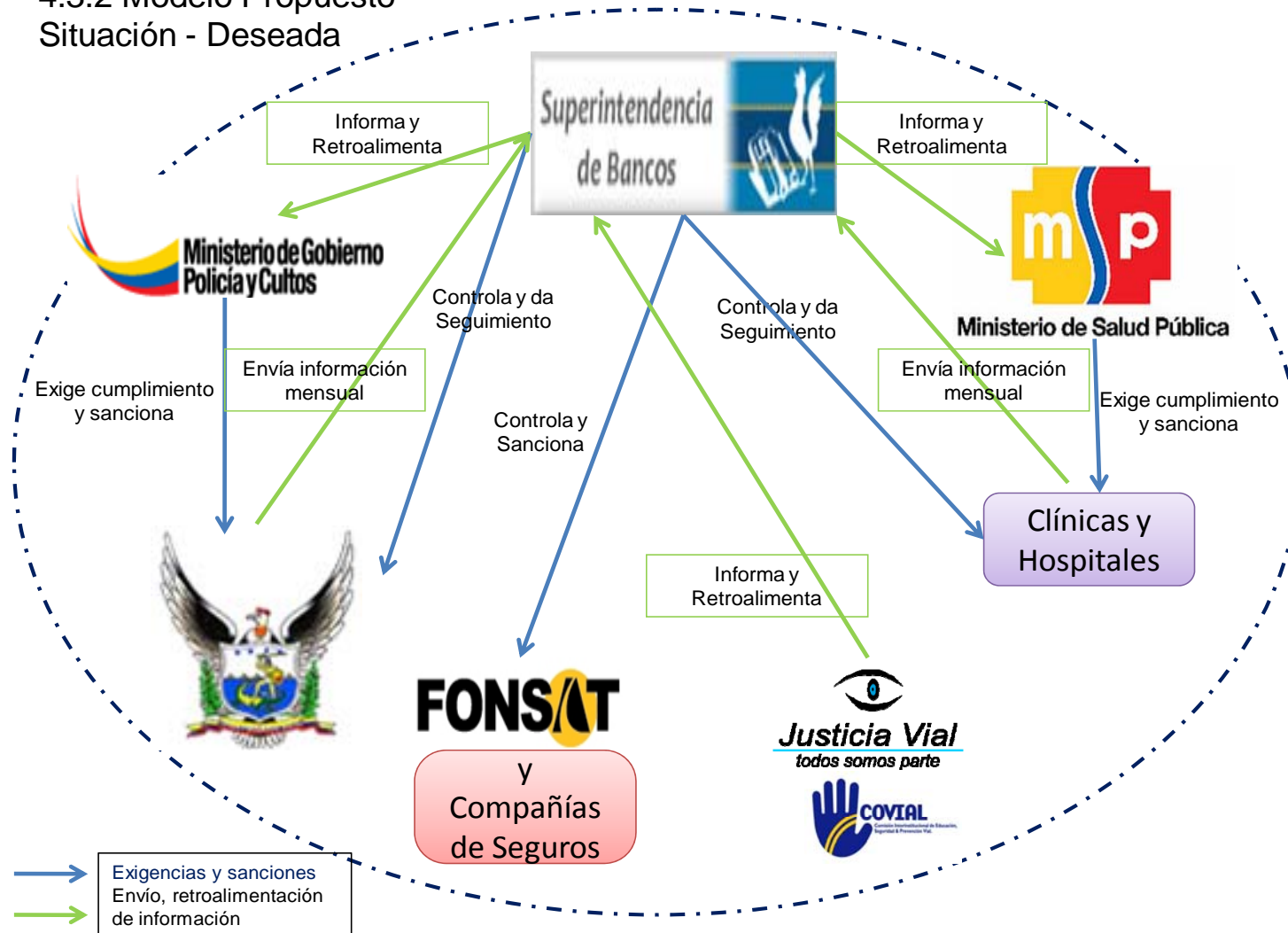
BASE LEGAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - ACTUAL	INSTITUCIÓN ATRIBUÍDA - PROPUESTA	ACTIVIDAD ACTUAL	ACTIVIDAD PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
Reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para establecer sanciones y penalizaciones concretas	Policía Nacional y Comisión de Tránsito del Guayas	Ministerio de Gobierno y Policía	Los vehículos a motor que no tuvieran contratado el SOAT, no podrán ser matriculados y en consecuencia no podrán circular hasta que obtengan la matrícula y el certificado de la póliza SOAT, que constituyen documentos habilitantes de circulación. En caso de vehículos a motor que presten el servicio de transporte público, la falta de contratación o renovación del SOAT conllevará además la suspensión del permiso o habilitación operacional respectiva.	Realizar auditorías (clientes fantasmas) dentro de las denominadas "batidas", para el control y cumplimiento de la ciudadanía en cuanto a la adquisición de la póliza SOAT. Además de aplicar la sanción y penalización correspondiente por el incumplimiento a vehículos que presten servicio público y privado.	Lograr que sea mínimo el número de vehículos que no adquieran el SOAT.
Reformas a la Ley Orgánica de la Salud, para establecer sanciones y penalizaciones concretas	Clínicas y Hospitales	Ministerio de Salud Pública	<p>Los profesionales médicos, las instituciones médicas u hospitalarias, públicas o privadas, previsionales o sociales, prestan asistencia médica a las víctimas de accidentes de tránsito; siendo sancionados los centros de salud que no prestaren dicha asistencia. Art. 186 y art. 247 de la Ley Orgánica de Salud.</p> <p>Las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados, no deben realizar trámite previo alguno ante las empresas de seguros o el FONSAT para acceder a la atención médica en los centros de salud públicos o privados que garantiza el SOAT.</p>	<p>Realizar auditorías mediante reportes que permitan identificar que las clínicas u hospitales y profesionales médicos cumplan con lo estipulado en la Ley.</p> <p>Exigir a los profesionales médicos la atención de un mínimo número de casos de accidentes de tránsito.</p>	Reducir las quejas de las víctimas de accidentes de tránsito y de sus familiares por no recibir la atención requerida.

Dentro del Modelo de Gestión Propuesto como lo pudimos observar, se deben realizar algunas correcciones a las Leyes y/o Reglamentos para que el sistema funcione, además de solicitar aportes de información y retroalimentación a entidades que velan por la seguridad de la ciudadanía tales como: Fundación Justicia Vial y COVIAL.

El nivel de involucramiento que tiene cada Organismo de control, será de vital importancia para que el sistema propuesto funcione y proporcione los frutos deseados por el Gobierno, la ciudadanía, las víctimas y familiares de las personas que han sufrido accidentes de tránsito que son los más afectados.

El siguiente gráfico nos muestra claramente lo que se requiere de cada Organismo participante en este proyecto de Ley.

4.3.2 Modelo Propuesto Situación - Deseada



5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este capítulo pretende puntualizar las ideas expuestas en cada uno de los capítulos anteriores.

Las conclusiones determinan los conceptos a los que se llegó a partir de todo lo estudiado, basado en lo cual; se hace algunas recomendaciones o sugerencias a seguir, para lograr el objetivo principal de esta tesis que es la Propuesta de Mejoramiento al Modelo de Gestión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT del Ecuador.

5.1. CONCLUSIONES

- El control que realiza la Superintendencia de Bancos y Seguros a las Instituciones Financieras, incluye a las Compañías de Seguros.
- La calidad de los servicios otorgados incluyendo a los seguros, está garantizada en la Constitución de la República.
- El respeto de los derechos son obligación del Estado y de sus Instituciones.
- Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública y por lo tanto de interés general que obligan al Estado a intervenir.
- Al ser los seguros una actividad financiera y por lo tanto de orden público como lo dice la Constitución, su control depende del Estado.

- Colombia cuenta con un solo organismo que maneja toda la información relacionada con el SOAT, que le permite un mejor control del funcionamiento integral del Sistema.
- En el Ecuador existen diferentes involucrados que no mantienen una coordinación de información, la misma que en muchos casos no es verificada, lo cual al integrarla puede generar conclusiones erróneas como por ejemplo. (coberturas superiores al índice de accidentes).
- En Colombia hay penalizaciones para todos los eventos, mientras que en el Ecuador existen vacíos legales que no permiten la sanción por no contar con el SOAT o por una mala práctica del mismo.
- El SOAT en el Ecuador es rentable para las Compañía de Seguros y las tarifas de primas determinan que esta rentabilidad es la adecuada.
- El modelo propuesto determina que el objetivo del 5% de utilidad técnica, sigue siendo atractivo para las Compañías de Seguros.
- La Propuesta del Modelo de Gestión establece que la Superintendencia de Bancos y Seguros es quien debe manejar todo el Sistema SOAT de la siguiente forma:
 - Superintendencia de Bancos y Seguros
 - Controla y Sanciona a las Compañías de Seguros y al FONSAT

- Informa y Retroalimenta al Ministerio de Salud Pública y al Ministerio de Gobierno.
- Controla y da Seguimiento a las Clínicas y Hospitales, y a la Policía Nacional.
- Ministerio de Gobierno exige cumplimiento y sanciona a la Policía Nacional
- Policía Nacional envía información mensual a la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Ministerio de Salud Pública exige cumplimiento y sanciona a las Clínicas y Hospitales.
- Las Clínicas y Hospitales envían información mensual a la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Fundación Justicia Vial y Covial informan y retroalimentan a la Superintendencia de Bancos y Seguros.

5.2. RECOMENDACIONES

- Mantener el control del SOAT por medio de una de las entidades del Estado como la Superintendencia de Bancos y Seguros, basándonos en lo establecido por el Reglamento, la Ley de Instituciones Financieras y la Constitución de la República.

- Crear una base consolidada y verificada de la información manejada por la Superintendencia de Bancos y Seguros por sus competencias, con la finalidad de que las estadísticas obtenidas sirvan para la toma de decisiones de mejoramiento y control sobre las mismas.
- Reglamentar claramente el procedimiento de sanciones y la ejecución de las mismas, con el objetivo de que todos los involucrados públicos, privados y personas naturales se encuentren en iguales condiciones.
- Mejorar los sistemas de información de cada uno de las entidades involucradas, obteniendo información efectiva y verás que no provoque errores y confusiones entre las mismas.
- Reducir las tarifas y dejar en libertad a las Compañías de Seguros que brinden o no el servicio.
- Implementar el Modelo de Gestión Propuesto, logrando que el Sistema SOAT funcione de forma eficiente; basándose en el principio social en el que prevalece la solidaridad hacia la víctima de accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

- REGLAMENTO DEL SEGURO GENERAL OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - REGISTRO OFICIAL 421 (2006).
Decreto Ejecutivo No. 2119 Quito – Ecuador.
- LEY ORGANICA DE SALUD – REGISTRO OFICIAL 423 (2006).
Decreto Ejecutivo 67 Quito – Ecuador.
- MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA DEL ECUADOR - SOAT.
www.msp.gov.ec
- Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. Estimating global road fatalities. Crowthome, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445). Citado en el informe descrito en la Nota 4
- www.soatecuador.info
- Organización Panamericana de la Salud. Peña Manuel. Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. www.paho.org.
- Organización Panamericana de la Salud. <http://new.paho.org.ec>
- SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y SEGUROS.
www.superban.gov.ec
- INEC. www.inec.gov.ec
- FONSAT. www.fonsat.gov.ec

- SENPLADES, Reforma Democrática del Estado: “Rediseño de la Función Ejecutiva: De las Carteras del Estado y su Modelo de Gestión y de la Organización Territorial. Pag.34